

Tie muuttuvana menneisyyden maisemana

Esimerkkinä Espoon pohjois- ja keskiosien historialliset tiet

Sini Moilanen

Pro gradu -tutkielma

Turun yliopisto

Historian, kulttuurin ja taiteiden tutkimuksen laitos

Kulttuurituotannon ja maisemantutkimuksen koulutusohjelma

Maisemantutkimus

Tammikuu 2018

Turun yliopiston laatujärjestelmän mukaisesti tämän julkaisun alkuperäisyys on tarkastettu Turnitin OriginalityCheck -järjestelmällä.

TURUN YLIOPISTO

Historian, kulttuurin ja taiteiden tutkimuksen laitos/

Humanistinen tiedekunta

MOILANEN SINI: Tie muuttuvana menneisyyden maisemana. Esimerkkinä Espoon pohjois- ja keskiosien historialliset tiet.

Pro gradu –tutkielma 55s.

Maisematutkimus

Tammikuu 2018

Pro gradun aiheena ovat historialliset tiet menneisyyden maisemina. Työssä pohditaan erityisesti menneisyyden maiseman näkymistä nykyisyydessä. Työn soveltavana osana on Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaavatyötä varten tehty inventointi kaava-alueen historiallisista teistä. Historialliset tiet ja tiemaisemat on inventoitu paikkatietoa hyödyntäen ja maastokäynnein. Vanhat kartat, valokuvat ja havainnointi ovat olleet tärkeimpinä lähteinä.

Historiallisten teiden maisemassa on viitteitä menneisyyden maisemaan. Tavoitteena on pohtia menneisyyden tiemaisema näyttäytymistä nykyisyydessä. Samalla maiseman muutoksen ja pysyvyyden dynamiikkaa pohditaan tiemaisemien arvottamisen näkökulmasta.

Historiallisten tiemaisemien luonne on moninainen. Tiekohteilla on omat ainutlaatuiset menneisyytensä ja merkityksensä. Tiekohteilla on oma paikan henki. Maiseman nykyinen luonne on verkostomainen. Toisaalta maisema on aistein tarkoituksen ja muistin kautta koettava kokonaisuus. Representoitua maisemaa ovat kulttuuriympäristöt ja kulttuuri-maisemat. Representaatioiden pohjalla on aina perusteltu tulkinta tiedetystä maisemasta. Päivi Maarasen (2017) kuvaama verkostomainen kuvastaa maiseman moniulotteisuutta. Tiet muodostavat niin ajallisen kuin tilallisen verkoston. Maiseman käsikirjoituksenomaisuus on läsnä historiallisten teiden käytöissä, kun maisemaa muokataan jatkuvasti vastaamaan aikansa tarpeita. Hermeneuttinen tarkastelu syventää tietoa maisemasta. Maisema on sekä tutkimuksen kohde että lähde.

Suunnittelun näkökulmasta historiallisissa teissä korostuu niiden käyttöarvo. Käyttöarvon toteutuminen ei kuitenkaan ole este muiden arvojen, kuten säilyneisyyden tai historiallisten arvojen näkymiselle. Arvoihin kiinnittyy se, kuinka tiemaisemassa on viitteitä menneestä. Varsinaisen käytön ulkopuolelle jääneet merkittävät historialliset tiekohteet ovat muinaismuistolain nojalla rauhoitettavia muinaisjäännöksiä. Toisaalta monet käytöstä jääneet tieosuudet ovat tutkimusalueella paljonkäytettyjä virkistys- ja ratsastusreittejä.

Espoolainen historiallinen tiemaisema on monimuotoinen. Historiallinen tieverkosto muodostaa edelleen tutkimusalueen liikenteen rungon, joka on aikojen saatossa täydentynyt. Teiden joukosta löytyy arvokkaita kohteita, joiden luonnetta tulee vaalia muutospaineista huolimatta. Maiseman säilyminen on myös vetovoimatekijä, joka lisää houkuttelevuutta.

ASIASANAT: maisema, maisematutkimus, kulttuurimaisema, kulttuuriympäristö, maiseman muutos, menneisyyden maisema, tiemaisema, historiallinen tie, arvottaminen, yleiskaava, kaupunkisuunnittelu, Espoo

Sisällys

1. Lähtökohdat	1
1.1. Johdanto	1
1.1. Artikkelin rakenne	2
1.2. Taustaksi: Historiallisten teiden inventointi Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaavan pohjamateriaaliksi	3
1.2.1. Inventoinnin tarkoitus	3
1.2.2. Lähteet ja menetelmät	6
1.2.3. Inventointi ja arvotus	8
1.2.4. Tulokset	9
2. Tutkimusalue	10
2.1. Kysymyksenasettelu	10
2.2. Historiallisen tien maisema. Käytettyjä käsitteitä	11
2.3. Näkökulmia menneisyyden tiemaisemaan	17
3. Menneisyyden tiemaiseman tulkintaa	20
3.1. Menneisyyden maiseman läsnäolo nykyisyydessä	20
3.1.1. Tieto maisemasta	20
3.1.2. Maisema toiminnan kontekstina	22
3.1.3. Kokemuksellinen maisema	25
3.1.4. Maisema ja moraalisuus	29
3.2. Espoolaisen historiallisen tiestön maisema arvottamisen näkökulmasta	32
3.2.1. Historiallinen arvo	32
3.2.2. Säilyneisyys	34
3.2.3. Kulttuurimaisema	36
3.2.4. Nykyarvo	38
3.2.5. Elämyksellisyys	41
4. Historiallinen tie osana nykymaisemaa	44
4.1. Pysyvyys	44
4.2. Muutos	46
5. Johtopäätökset	49
Lähteet	51

1. Lähtökohdat

1.1. Johdanto

Tie yhdistää paikkoja, liikuttaa ihmisiä ja kuljettaa aatteita sekä tavaroita. Käytössä olevat historialliset tielinjat ovat elävää kulttuuriperintöä ja osa kulttuurimaisemaa. Samalla historiallisten teiden verkosto muodostaa monimuotoisen ja menneisyyden vaiheita kuvaavan kokonaisuuden. Rakennettuna kulttuuriympäristönä vanhat tiet edustavat menneisyytensä lisäksi nykyhetkeä sekä tulevaisuuden muutosta. Tien olemassaolo kulminoituu sen käyttöarvoon, onhan tien tarkoitus yhdistää paikkoja ja ihmisiä toisiinsa. Historiallinen tie muuttuu kulttuuriympäristöksi, kun käyttöarvon alta alkaa näkymään myös muita, menneisyyden maisemaan viittaavia ja menneisyyttä kuvaavia arvoja.¹

Tieverkko elää ja muotoutuu käytön mukana. Vuosisatoja käytössä olleiden teiden maisema on kerroksellinen ja verkostomainen. Varhaisimmat muinaistiet muodostavat tieverkon vanhimman pohjan, johon ajan saatossa on verkottunut kinttupolkuja, erämaataipalia, valtaväyliä ja kaupunkien kujia. Tieverkosto on sekä ajallinen että paikallinen. Suurin muutos suomalaisessa tiemaisemassa on tapahtunut autoistumisen myötä. Autoteiden vaatimukset ovat erilaiset kuin jalan tai hevosella kuljettavan polun tai peltojen reunalla kiemurtelevan myllytien. Viime vuosisadan aikana tieverkko on tihentynyt ja tien asu on muuttunut moderniksi vastaamaan autoliikenteen tarpeita.

Tämä maisemantutkimuksen soveltavan Pro gradun artikkeliosuus käsittelee menneisyyden tiemaiseman näkymistä nykyisessä maisemassa. Maiseman ominaisuudet peilautuvat tunnistettuihin ja nimettyihin arvoihin. Opinnäytteen soveltava osa on Espoon kaupunkisuunnittelukeskuksen yleiskaavayksikön tilaama historiallisten teiden inventointi, jonka olen tehnyt pohjamateriaaliksi Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaavatyötä varten.²

¹ ks. lisää Sivula 2013 ja luku 3.1.2.

² Moilanen, Sini: *Espoon pohjois- ja keskiosien historialliset tiet. Kinttupolkuja ja kuninkaantietä B.* Espoon kaupunkisuunnittelukeskus. 1/2017 B.

Moilanen, Sini: *Espoon tiestön historiaa. Kinttupolkuja ja kuninkaantietä A.* Espoon kaupunkisuunnittelukeskus 1/2017 A.

Espoon pohjois- ja keskiosat ovat kaupungin eteläosiin verrattuna pääasiassa väljästi rakentuneita, kun taas eteläosa on kaupunkimaista ympäristöä. Maaseutuympäristö leimaa tutkimusalueen kokonaisuutta. Maisemarakenne koostuu alavista, viljelyalueina olevista savilaaksoista, järvimaisemista, kallioisista selännealueista sekä pohjoisen jylhistä erämaamaisista alueista. Asumisen, virkistyksen ja maanviljelyn toiminnot kulkevat tutkimusalueella rinnakkain, ja tiestön päälinjat muodostuvat jo vuosisatoja käytössä olleista yhteyksistä.

Pro gradussa etsin vastausta inventointityön aikana nousseisiin kysymyksiin. Käytännön tutkimustyön aikana erityistä pohdintaa herätti suhtautuminen menneisyyden maiseman käsitteeseen. Menneisyyden maisemaan syventymisen kautta pohdinta kiinnittyi tien ja tien maiseman muutokseen. Tien maisema on elävä kokonaisuus, jossa jatkuva muutos on läsnä. Menneisyyden maiseman jäljet ovat säilyneet kussakin kohteessa yksilöllisesti. Tien säilyminen on kiinni sen käytöstä, maisemakokonaisuuden säilyminen taas tienkäytön volyymista ja ylläpidon tavoista.

1.1. Artikkelin rakenne

Artikkelin alussa pohjustan aihetta kuvaamalla Pro gradun soveltavaa osaa, Espoon pohjois- ja keskiosien historiallisten teiden inventointia. Toisessa luvussa tiivistän itsenäisen artikkeliosuuden tarkoituksen tutkimuskysymyksiin ja määritän käyttämäni käsitteet. Maisema, tiemaisema, tien asu, arvot ja menneisyyden maisema kulkevat tärkeinä käsitteinä läpi työn. Arvottamiseen syventymisessä ovat auttaneet etenkin P. T. Karjalaisen, Petri Vuojalan, Eeva Karhusen ja Aura Kivilaakson ajatukset.³

Menneisyyden maisema on työn läpi kulkeva näkökulma, ja sen käsitteelliselle pohdinnalle olen antanut oman alalukunsa. Luvussa 2.3 pohdin menneisyyden maiseman luonnetta ja ajallista ulottuvuutta nykyhetkestä käsin. Menneisyyden maisema on abst-

³ Karjalainen 1996, Vuojala 2014, Karhunen 2014, Kivilaakso 2017. Myös Klaus Helkaman (2015) kattava kuvaus suomalaisista arvoista on auttanut arvoihin syventymisessä.

rakti käsite, ja sen tulkintaan vaikuttaa suhtautuminen aikaan. Menneen maisemaa tarkastelen etenkin Petri Raivon näkemysten kautta.⁴ Myös Päivi Maarasen väitöstutkimus ja näkemykset maiseman moninaisuudesta antavat suuntaviivoja ja tukevat analyysiani.⁵

Kolmannessa luvussa pureudun tutkimuskysymyksiini ja tarkastelen menneisyyden tiemaisemaa kahdesta toisiaan täydentävästä näkökulmasta. Ensimmäisessä osassa tarkastelen menneisyyden maiseman läsnäoloa Päivi Maarasen väitöskirjassaan esiin nostamista näkökulmista. Maarasen käyttämä jaottelu eli toiminnallisuus, tiedollisuus, kokemuksellisuus ja moraalisuus avaavat mielestäni hyvin maiseman muutokseen liittyviä näkökulmia.⁶ Toinen näkökulma tiemaiseman lähestymiseen on menneisyyden maiseman suhteutuminen Espoon tieinventoinnin arvoihin.⁷ Mielestäni tiedollisuus, toiminnallisuus, kokemuksellisuus ja moraalisuus heijastelevat nykyisyyden ja menneisyyden monimutkaista suhdetta hyvin. Tämä monimutkaisuus on läsnä subjektiivisessa arvottamistyössä, ja arvottamiskriteerien pohtiminen avaa menneisyyden maiseman ja maiseman muutoksen näkökulmia entistä syvemmin.

Neljännessä luvussa koostan yhteen menneisyyden maiseman nykyisyydessä olevia merkkejä pysyvyyden ja muutoksen kautta. Artikkelin viimeisessä luvussa tiivistän tutkimuksen tulokset yhteen ja esitän johtopäätökseni historiallisten tiemaisemien menneisyyden maiseman muutoksesta ja suhteesta nimettyihin arvoihin. Esitän myös näkemykseni maiseman tulkintaan liittyvistä tarkastelunäkökulmista.

1.2. Taustaksi: Historiallisten teiden inventointi Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaavan pohjamateriaaliksi

1.2.1. Inventoinnin tarkoitus

Espoon yleiskaavayksikkö asetti keväällä 2016 kesäharjoittelijan tehtäväksi historiallisten teiden päivitysinventoinnin Espoon pohjois- ja keskiosien osayleiskaavoitusta varten. Yleiskaava-alueen kulttuuriympäristöjä tiemaisemien osalta kuvaava inventointi

⁴ Raivo 1996, 1997.

⁵ Maaranen 2017.

⁶ Maaranen 2017, 47-52.

⁷ Ks. Moilanen 1/2017 A ja B.

on osa osayleiskaavan pohjamateriaalia, joka on tarkoitettu suunnittelijoille ja päätöksentekijöille, mutta yhtäläillä myös alueen asukkaille ja muille aiheesta kiinnostuneille.

Tieinventoinnin suunnittelu alkoi toukokuussa 2016. Neljän kuukauden kesäharjoittelun tavoitteena oli kunnianhimoisesti päivittää 1980-luvulla tehty historiallisten teiden inventointi Espoon pohjois- ja keskiosien osalta.⁸ Inventointiin sisällytettiin paikkatietoanalyysi historiallisten karttojen avulla sekä maastoinventointi. Lisäksi Espoon kaupunginmuseon kanssa etsittiin vanhoja valokuvia tiekohteista. Tavoitteena oli kuvata tie- maisemien muutosta vanhoja valokuvia nykymaisemaan vertaamalla. Työtä oli kesän jälkeen mahdollista jatkaa, ja kahdeksan kuukauden mittaisen pestin tavoitteisiin lisättiin historiallisten tiekohteiden arvottaminen.

Työn etenemistä auttoi paljon yleiskaavayksikössä tukenani toiminut työryhmä⁹.s Laajempi ohjausryhmä¹⁰ kommentoi työn sisältöä ja muotoa. Osa ohjausryhmän lopullisista kommenteista jouduttiin käsittelemään työsuhteen jo päätyttyä, joten työn valmistuminen venyi vielä kolmella kuukaudella.¹¹ Yhteensä työ vaati siis noin 11 kuukautta. Tiukasta aikataulusta huolimatta työn tuloksena maaliskuussa 2017 julkaistiin Espoon kulkuväylien menneisyyttä kuvaava ja tutkimusprosessia avaava *Espoon tiestön historiaa. Kinttupokuja ja Kuninkaantietä A* sekä valittujen 37 tiekohteen kohdekortit ja tiekohtaiset kuvaukset *Espoon pohjois- ja keskiosien historialliset tiet. Kinttupolkuja ja Kuninkaantietä B*.¹²

Historiallisten teiden tutkimusalueen raja-
aus on luontevasti sama kuin Espoon pohjois- ja keskiosien osayleiskaavan raja-
aus. Tutkimusalueen teistä Suuri Rantatie, maantie Helsinkiin sekä nykyinen Espoonväylä jatkuvat myös kaava-alueen ulkopuolelle, mutta ne kuvattiin raportissa yhtenäisinä tiekokonaisuuksina tutkimusalueen ulkopuoleltakin.

⁸ Härö 1983, 1985. Tieto on menneiden vuosikymmenten aikana lisääntynyt, ja maisema muuttunut, joten päivitys tutkimukseen on tarpeen. Lavento 2008, 39.

⁹ Työryhmään kuuluivat yleiskaavasuunnittelija Seija Lonka, arkkitehti Mirkka Katajamäki ja erikoissuunnittelija Pihla Sillanpää. Kiitokseksi on sanottava, että työryhmän kommentit, ehdotukset ja tuki olivat työn etenemisen kannalta kullannarvoisia!

¹⁰ Ohjausryhmään kuuluivat työryhmän lisäksi vs. yleiskaavapäällikkö Essi Leino, asemakaavasta suunnittelupäällikkö Leena Kaasinen sekä aluearkkitehti Liisa Ikonen, liikennesuunnittelija Aulis Palola, nimistötutkija Sami Suviranta sekä Espoon kaupunginmuseosta asiantuntijana intendentti Tryggve Gestrin ja tutkimuspäällikkö Maarit Henttonen. Lisäksi maisemantutkimuksen professori Maunu Häyrynen gradu-työn ohjaajan roolissa kommentoi selvityksen suunnitteluvaiheessa työn metodeja ja sisältöjä.

¹¹ Tämä venyminen oli harmillista, sillä jouduin palaamaan annettuihin kommentteihin työsuhteen päätyttyä. Koska työ on osa Pro graduani, halusin itse myös viimeistellä sisällön.

¹² Espoon yleiskaavayksikön ammattitaitoiset tutkimusavustajat Tuija Sirén ja Mirella Seppä vastasivat huolellisesti julkaisujen taitosta.

Tutkimusalueen ulkopuolelle jäi eteläisen Espoon tyypillinen tiestö. Erityisen kiinnostavaa olisi ollut tutkia maantieliikenteen limittymistä osaksi vesiliikennettä. Yhteydet merelle ovat olleet pitäjän ja laajempienkin alueiden kannalta merkittäviä. Toinen mielenkiintoinen näkökulma olisi raideliikenteen vaikutukset viime vuosisadan liikenteen ja kaupunkirakenteen kehitykseen.

Tutkimusalue on laaja, ja tiukan aikataulun puitteissa mahdollisuutta kohteiden yksityiskohtaiseen tarkasteluun ei ollut. Työstä on rajattu ulos laajemman historiallisen tieverkon kannalta merkityksettöimpiä osuuksia, kuten niittypolkuja. Tutkimusalueella on vielä erilaisissa käytöissä olevia paikallisia historiallisia tiekohteita, joiden inventointi olisi mielenkiintoista ja myös tarpeellista. Toisaalta yleiskaavatasoiseen selvitykseen ei yksityiskohtainen inventointi ei ole edes tarkoituksenmukaista.¹³

Pureduin työssä etenkin 1900-lukua vanhempaan tiestöön. Aikarajaus rajaa tutkimuksen ulkopuolelle muun muassa ensimmäisen maailmansodan aikaisiin linnoitusvarusteluihin liittyvät tiet sekä autoistumisen myötä rakentuneet uudet yhteydet. Autoistumisen, jälleenrakentamisen ja kaupungistumisen myötä kehittynyt espoolainen moderni tiestö rakenteineen on oma kokonaisuutensa, joka vaatisi oman tutkimuksensa ja inventointinsa. Toisaalta myös mahdolliset muinaiset kulkutiet jäivät tutkimusalueen ulkopuolelle.

Historiallisten teiden inventointi käsittää yleiskuvauksen *tien maisemasta*. Tien maisema on se välitön ympäristö, joka avautuu tiellä liikuttaessa ja pysähdyttäessä. Tien maisema on kerroksellinen ja moniulotteinen. Tiekuvauksissa kuvataan myös *tien asua*, lähimaisemaa, jota ovat esimerkiksi tien leveys, pinnoite sekä kalusteet. Yleiskaavatyön pohjamateriaaliksi tehty inventointi ja arvotus antavat perusteet alueen kehitykselle. Tieverkon kuvaus kuvaa paikkojen välistä dynamiikkaa ja teiden käyttö maankäytön kehitystä. Inventointi ja arvotus ovat lähtökohtaisesti perusta, jolla päätökset täydennysrakentamisesta tehdään.¹⁴

Muinaismuistolain nojalla *huomattavat muinaiset kulkutiet, tienviitat ja sillat* ovat rauhoitettuja ja lailla suojeltuja. Huomattavuus voi perustua valtakunnalliseen, maakunnalliseen tai paikalliseen merkittävyyteen. Historiallisista teistä vain käytöstä jääneet

¹³ Suhonen 2017, 14.

¹⁴ Koponen 2006, 11.

tieosuudet ovat muinaismuistolain suojelemia muinaisjäännöksiä eli *tieraunioita*.¹⁵ Espoon pohjois- ja keskiosien alueella tällaisia tieraunioita kokonaisina teinä tai tieosuuksina on useita.¹⁶ Käytössä olevat tielinjat eivät kuulu muinaismuistolain piiriin. Se ei kuitenkaan vähennä tien ja tiemaiseman kulttuurista ja maisemallista merkittävyyttä. Käytössä olevat tiet ovat maantielain sekä maankäyttö- ja rakennuslain alaisia. Maantielaki ohjaa tien ylläpitoa ja maankäyttö- ja rakennuslaki mahdollista suojelua.¹⁷

Historiallisten teiden inventointi ja arvotus ovat osa auktorisoitua kulttuuriympäristön määrittämistä.¹⁸ Lopputulos sisältää paljon valintaa, ja vaikka inventoinnin ja arvotuksen tavoitteena on ollut objektiivinen tarkastelu, on työn tekijän valinnat ja tulkinnat nähtävissä kokonaisuudessa. Toisaalta työn tilaajana Espoon yleiskaavayksikkö on muodostanut inventointi- ja arvotustyölle tarpeet, joihin olen pyrkinyt vastaamaan. Suunnittelullinen kehityksen näkökulma ei ole kuitenkaan hallinnut työtä, vaan menneisyyden tiemaisemaa on pyritty tarkastelemaan toteavasti nykyisyydestä käsin ilman konkreettisia suunnitelmia tai toimintaehdotuksia.

1.2.2. Lähteet ja menetelmät

Mikko Härön toteuttamat arkisto- ja kirjallisuusselvitys Espoon historiallisista teistä sekä historiallisten teiden inventointi 1980-luvulta antoivat tutkimukselle pohjatiedot aiheesta sekä lähtökohdat, olihan selvitystyön tarkoituksena päivittää kyseinen inventointi. Kirjallisuus- ja arkistosiselvitys kuvaa monipuolisesti arkistolähteiden valossa espoolaisten teiden historiaa. Härön tutkimusten pohjalta 1980-luvulla päätettiin suojella historiallisia tiekohteita kolmessa eri arvoluokassa. Uuden arvottamisen lähtökohdaksi otettiin se, ettei teitä jaotella erilaisin arvoluokkiin. Työn edetessä perustelut aiemmin tehdyille arvoluokitukselle valkenivat: arvoluokat olivat perustellut tien ja ympäröivän maiseman säilyneisyyden näkökulmasta.

Tärkeimpänä kirjallisena primaarilähdeaineistona tutkimustyössäni ovat olleet historialliset kartat. Vanhojen karttojen tulkinnalla luodaan kuvaa menneisyyden tiemaise-

¹⁵ MML 1963. Niukkanen 2009, 95. Suhonen 2017.

¹⁶ Moilanen 2017 B, kohteet 8, 12, 14, 26, 27, 31, 32, 33.

¹⁷ mm. Suhonen 2017, 8. Maantielaki 2005. MRL 1999.

¹⁸ Karhunen 2014, 166. Häkli 1997, 38-39.

masta. Kartoista on mahdollista nähdä teiden linjaus ja päätepisteet sekä hierarkia. Linjauksella tarkoitetaan tien pituuskuvaa ja muotoa maisemassa.¹⁹ Karttamerkintöjen avulla voidaan luoda tulkintaa menneisyyden teiden maisemasta. Esimerkiksi peltojen, niittyjen, rakennusten tai erilaisten luonnonolosuhteiden merkinnät kartalla luovat kuvaa aikansa maisemaelementeistä.



Kuva 1 Vanhoista kartoista saa viitteitä maankäytön menneisyydestä. Sahajärventien eteläpäätä ympäröi pitkään käytössä ollut peltoalue. Kuva Sini Moilanen 2016.

Paikkatiedon hyödyntäminen on tärkeässä osassa historiallisen maiseman paikantamisessa ja maiseman muutoksen arvioimisessa.²⁰ Historiallisen paperikartan analogisen paikkatiedon siirtäminen digitaaliseen muotoon tuo historiallisen aineiston vertailukelpoiseksi uuden paikkatieto- ja kartta-aineiston kanssa. Peltomuotojen, metsien, rakennusten ja muiden vanhojen karttamerkintöjen vertaaminen uuteen luo kuvaa sekä pysyvyydestä että muutoksesta maisemassa ja maankäytöissä. Karttoja tulkittaessa on syytä muistaa kriittinen ote: kartat ovat visuaalisia, yleistettyjä esityksiä. Ne ovat aikansa luomuksia, joista tulkitaan tilaajan tilaamaa ja tekijän luomaa kuvaa maisemasta.

Karttoihin perustuva maisemantulkinta vaatii rinnalleen täydentävän metodin.²¹ Kohteiden maastoinventointi kävellen, pyörällä ja autolla avaa tiemaisemaa erilaisista liikkeen näkökulmista. Historiallisten karttojen aineistojen vektorointi ja asettaminen nykykartan päälle helpottaa myös maastotyöskentelyä. Esimerkiksi tielinjan, pellon ja niityn uudelleenpiirtäminen nykykartan päälle auttaa maastotyöskentelyssä tehtävää havainnointia. Vanhan kartan mukaisten tielinjojen poikkeamiset nykyisestä tielinjasta mahdollistavat mahdollisten käytöstä jääneiden tieyhteyksien paikantamisen. Tielinjan

¹⁹ Jaatinen 1967, 55-56.

²⁰ Mökkönen 2006, 19-20, 64-65. Ks. myös Mökkönen 2008.

²¹ Raivo 1997, 206.

mennyt ja nykyinen suhde maiseman reuna-alueisiin, peltoihin, metsiin tai kallioihin auttaa paikantamaan menneen ja nykyisen linjauksen mahdollisia yhtäläisyyksiä tai eroja.

1.2.3. Inventointi ja arvotus

Historiallisten teiden tutkimus muodostuu kahdesta osasta. Ensimmäinen osa kuvaa Espoon tiestön historiaa yleisellä tasolla. Kuvaus antaa pohjaa kohteiden tulkinnalle ja liittämislle laajempaan kontekstiin. Tutkimusraportin ensimmäinen osa kuvaa myös tutkimusprosessia. Siinä on kuvattu käytetyt lähteet, menetelmät sekä tutkimusprosessin eteneminen. Toinen osa kokoaa yhteen kunkin tiekohteen arvokortit ja kuvauksen uusine ja mahdollisine vanhoine kuvineen.²² Inventointi on faktoihin perustuvaa tiedon keräämistä, jäsentämistä ja esittämistä. Arvottaminen luo inventointiin syvyyttä ja mitattavaa, joka auttaa lukijaa tulkitsemaan inventointia. Ilman arvottamista inventoi jää faktojen luetteloinniksi. Arvottamista voidaankin pitää inventoinnin tulosten jatkotulkitana.²³ Toisaalta arvottaminen myös täydentää inventointia, kun kohteet saavat merkityksiä suhteessa toisiinsa.

Eurooppalainen maisemayleissopimus korostaa maiseman arvojen tunnistamisen ja vaalimisen tärkeyttä etenkin maisemaa voimakkaasti muutettaessa. Arvottamisen luokat ovat nähtävillä myös lain rakennusperinnön suojelemisesta sisällöissä. Laki erottelee harvinaisuuden, edustavuuden, tyypillisyyden, alkuperäisyyden, historiallisen todistusvoimaisuuden sekä historiallisen kerroksellisuuden arvot.²⁴ Yleiskaavaprosessin lähtökohdiksi nostetut kulttuuriympäristöselvitykset ovat paikallaan, sillä ne nostavat esiin erityisen arvokkaat, alueelle ominaiset, säilyttämisen arvoiset kulttuuriympäristöt ja maisemat.

Espoon historiallisen tiestön arvottamiseen on käytetty paikalliselle tasolle sopivaa arvottamiskriteeristöä. Jokainen inventoitu tiekohde on arvotettu samoja kriteereitä käyttäen. Arvoluokkien määrittämiseen osallistui lisäksi työryhmä, jonka jäsenet

²² Kaikista kohteista ei Espoon kaupunginmuseon arkistosta löytynyt vanhoja valokuvia.

²³ Koponen 2006, 29.

²⁴ Eurooppalainen maisemayleissopimus. LaRS 2010.

ovat osa yleiskaavan suunnittelutiimiä. Espoon historiallisten teiden inventoinnin lähtökohtana on ollut Oula Rahkosen laatima Uudenmaan maakunnallisesti arvokkaiden teiden inventointi *Tien päällä* vuodelta 2014. Tien päällä -selvityksen pohjana ovat olleet Tiehallinnon museoteiden arvottamismalli sekä Norjan Riksantikvarenin arvottamismalli. Tiehallinnon arvottamismalli on yksinkertaistettu ja poissulkeva. Riksantikvarenin arvottamisessa korostetaan käyttöarvoja sekä elämysarvoja, jotka viittaavat erityisesti tien nykyisiin hyötyihin.²⁵

Espoolaisten historiallisten teiden arvot on luokiteltu historiallisiin arvoihin, säilyneisyysarvoihin, nykyarvoon ja elämyksellisyysarvoihin. Lisäksi tiekohteiden välittömässä läheisyydessä olevat nimetyt paikalliset, maakunnalliset ja valtakunnalliset kulttuuriympäristökohteet on listattu. Näistä arvoluokista historialliset arvot ja säilyneisyysarvot sisältävät ainutlaatuisuuden, tyypillisyyden, alkuperäisyyden, historiallisen todistusvoimaisuuden sekä kerroksellisuuden arvot. Lista kulttuuriympäristökohteista kokoa yhteen tiekohteen välittömässä läheisyydessä olevat nimetyt kulttuuriympäristöt kuten maisemat ja rakennukset. Nykyarvo ja elämyksellisyys painottavat nykyiseen hetkeen ja tulevaisuuteen, ja avaavat näin näkökulmia myös tien käyttöön ja tulevaisuuden suunnitteluun.²⁶

1.2.4. Tulokset

Työn tuloksena syntyi kattava kuvaus Espoon pohjois- ja keskiosien osayleiskaava-alueen keskiaikaisista ja sitä uudemmista, ennen autoistumista muodostuneista teistä. Arvokortit kokoavat tiivistetysti yhteen kunkin kohteen erityiset arvot. Tiekuvausten ja arvokorttien tarkoitus on olla tukemassa suunnittelu- ja kaavoitustyötä. Inventointi ja arvotustyö ovat pohjustamassa maankäyttö- ja rakennuslain vaatimusta kaupunkikuvan säilyttämisestä.²⁷

Espoon pohjois- ja keskiosissa on säilynyt kattava ja monipuolinen historiallisten teiden verkosto. Tiet ovat säilyneet eri tavoin: osa on säilynyt asultaan ja maisemaltaan, osa

²⁵ Rahkonen 2014, 12-13.

²⁶ Nykyarvo-käsitteellä viitataan tien nykyhetkessä monimuotoisiin arvoihin etenkin välinearvon näkökulmasta. Nykyarvo kokoa alleen esimerkiksi tien käyttötavan tai käyttämättömyyden, sekä sen erityiset, nykymaisemassa näkyvissä olevat piirteet. Nykyarvoon liittyy myös tien *materiaalinen arvo*.

²⁷ MRL 118 §.

käyttötarkoitukseltaan ja merkityksiltään. Kaikissa teissä on nähtävissä ajan kerrostumaa ja jatkuvuutta. Etenkin alueen pääväylinä toimineet ja edelleen toimivat yhteydet ovat muuttuneet autoliikenteen kasvun myötä voimakkaasti, mutta säilyttäneet silti ainutlaatuisia yksityiskohtiaan, jotka ovat osaltaan luomassa alueen identiteettiä ja paikan henkeä. Tutkimusalueella on säilynyt myös kevyelle liikenteelle ja ratsastuskäyttöön jääneitä polkumaisia osuuksia, jotka ovat autenttisuudessaan ainutlaatuisia maiseman helmiä.

Suomalaisen tien historiaan perehtyminen, vanhan inventoinnin läpikäyminen, kartta-aineiston kokoaminen ja analysointi, paikkatietotarkastelu, vanhan valokuva-aineiston läpikäyminen, maastoinventointi ja –havainnointi sekä tulosten yhteen kokoaminen veivät aikaa yhteensä lähes 11 kuukautta. Työn aikataulu oli todella tiukka, ja pidemmällä keskittymisellä kokonaisuus olisi syventynyt ja yksityiskohdat tarkentuneet. Muodon hiominen olisi parantanut lopputuloksen luettavuutta ja ymmärrettävyyttä. Myös karttaesitysten informatiivisuutta olisi voinut vielä parantaa.

2. Tutkimusalue

2.1. Kysymyksenasettelu

Espoolaisten historiallisten teiden arvottaminen näytti osaltaan tiemaiseman ja tien arvottamisen moninaisuuden ja ongelmallisuuden. Samalla mielenkiintoni heräsi menneisyyden maiseman syvempään tulkintaan. Inventoiduissa ja arvotetuissa tiekohteissa oli hyvin erilaisia ja erilailla säilyneitä tiekohteita. Tässä soveltavan Pro gradun artikkeliosuudessa etsin vastausta siihen, *kuinka menneisyyden maisema näkyy nykyisessä tiemaisemassa?* Kysymykseen liittyy *pysyvyyden* ja *muutoksen* pohdintaa. Tämä teema on tärkeä siksi, että historiallisten teiden maisemia on *arvotettava*, jotta niiden aktiivinen säilyttäminen muutospaineiden alla olevilla alueilla on mahdollista. Espoolaisen tiemaiseman arvottamisen kautta loin kuvaa menneisyyden jäljistä nykymaisemassa. Menneisyyden maiseman näkökulmien avaamisen jälkeen pohdin sitä, *kuinka menneisyyden maisema suhteutuu arvottamiseen.* Etsin kysymyksiini vastausta Espoon pohjois- ja keskiosien historiallisten teiden esimerkkien avulla. Käsitteellisen pohdinnan

kautta pureudun siihen, mitä menneisyyden maisemalla edes tarkoitetaan. Tarkastelen historiallista tiemaisemaa kulttuurihistoriallisesta näkökulmasta.²⁸

Maisema voi olla joko tutkimuksen kohde tai konteksti.²⁹ Jotta voin vastata tutkimuskysymyksiini, tarkastelen pohjustukseksi, **mikä on historiallisen tien maisema ja mitä on tiemaisema**. Samoin **arvoja** ja **arvottamista** on pohdittava. Käsitteellinen pohdinta on paikallaan, kun analysoidaan historiallisten teiden maisemien erityisyyksiä ja maiseman kerroksellisuutta. Tieverkostoa ei ole mielekästä tutkia maisemasta erillisenä ilmiönä.³⁰

Teiden kohdalla korostuu niiden olemassaolon perusta, käyttöarvo. Liikkumisen tarve on lähtökohta tien synnylle. Liikkumistarpeen jatkuminen ajassa säilyttää tien. Käytön myötä tie on jatkuvassa muutoksessa. Tietä kunnostetaan ja korjataan, jotta sen kulloiseenkin aikaan ja tarpeeseen sidottu käyttöarvo säilyisi. Liikenteen lisääntyessä tien linjausta saatetaan oikaista, topografiaa tasoittaa tai pintaa korjata. Tien muuttuva luonne on arvotuksen kannalta oleellinen kokonaisuus. Historiallisille kohteille tyypilliseksi ja objektiiviseksi mielletyt arvot liittyvät kohteen fyysisyyteen, materiaaleihin tai autenttisuuteen.³¹ Historiallisista teistä puhuttaessa käyttöarvon merkitys on ristiriitainen. Tie ei ole tie ellei se yhdistä kahta tai useampaa paikkaa toisiinsa. Mikäli tie ei ole käytössä, käyttöarvo katoaa ja se jää luonnon armoille ja kasvillisuus valtaa vanhaa tiepohjaa. Tällöin merkittävä historiallinen tie kuuluu muinaismuistolain suojelun piiriin, mutta sen maisemallinen merkitys ja käytettävyys saattaa jäädä pusikoiden peittoon.

2.2. Historiallisen tien maisema. Käytettyjä käsitteitä

Historiallinen tie on vanha, pitkään käytössä ollut liikenneväylä. Tässä työssä tarkoitan sillä juuri tutkimuskohteena olevia keskiaikaisia tai uudempia, kuitenkin 1900-luvun tai tätä vanhempia teitä. Historiallinen tie on voinut sittemmin jäädä pois käytöstä. **Tien asu** on tien konkreettinen olomuoto, tien lähimaisema. Välittömämmin havaittavaa tien asua ovat sen materiaalit. Tien leveys, pinnat ja pinnoitteet sekä tietä välittömästi ympäröivät yksityiskohdat liikennemerkkit, kivetykset tai valaisimet muodostavat tien

²⁸ Maaranen 2017, 33.

²⁹ Maaranen 2017, 43-45.

³⁰ Qviström 2003, 11, 60.

³¹ Vuojala 2014, 131.

asun. Tien asu on autoistumisen ja tekniikan kehittymisen myötä muuttunut. Vedenohjausjärjestelmät ja tien pinnoitteet ovat kehittyneet aikojen saatossa käyttöpaineiden ja saatavilla olevien materiaalien ohjaamina. Tien asua ovat myös rakenteelliset yksityiskohdat kuten sillat. Erityistä huomiota kaipaavat tutkimusalueella säilyneet satojakin vuosia vanhat kiviholvisillat. **Tien linjauksen** voidaan ajatella olevan tien konkreettisin olomuoto, kulku maisemassa ja topografiassa.³²

Käsitän maiseman laajana kokonaisuutena. **Maisemalla** tarkoitan tässä tutkimuksessa ajallista ja paikallista ihmisen toiminnan ja luonnonilmiöiden kokonaisuutta.³³ Maisema sitoutuu alueeseen, mutta sen rajaaminen ei ole yksiselitteistä.³⁴ Siihen liittyy luonnon-elementtien ja aistitun ympäristön lisäksi kulttuurisia ja sosiaalisia piirteitä. Maisema on kokijan tulkitsema kulttuurinen kokonaisuus.³⁵ Tiemaisemia tarkasteltaessa käsitän maiseman erityisesti verkostomaisena, laajana kokonaisuutena.³⁶ Se on toiminnan konteksti, jonka tulkintaa syventää tieto ja kokemukset. Maiseman kokemiseen vaikuttavat yksilön tai yhteisön tarkoitukset sekä aistit, kehollisuus ja muisti. **Maisemakuva** on aistittu, etenkin visuaalinen kuva maisemasta. Toisaalta myös *representaatiot* ovat maisemaa. Esimerkiksi kulttuuriympäristöt ja –maisemat ovat valinnan kautta muodostettua maisemaa. Valinnan taustalla on aina perustelut, jotka pohjautuvat *tiedettyyn maisemaan*. Tarkastelen maisemaa tiedon, toiminnan, kokemuksen ja arvovalintojen näkökulmista. Verkostomainen maisema on toiminnan konteksti, jota kokemukset, tieto ja tulkinnat täydentävät.

³² Jaatinen 1967, 55-56.

³³ Maaranen 2017, 33, 37, 58-64. Eurooppalainen maisemayleissopimus.

³⁴ vrt. Enqvist 2016, 175-176.

³⁵ Raivo 1997, 200. Karjalainen 1996, 10. Enqvist 2016, 15-16. Herva 2008, 349, 351-352.

³⁶ Maaranen 2017, 28, 87.

Verkostomainen menneisyyden tiemaisema = kulloisestakin ajasta käsin koettu kerroksellinen <u>toiminnan konteksti</u> -henkilökohtainen tai yhteisöllinen -kerroksellinen -moniulotteinen, osittain aistittavissa oleva	Tiedetty menneisyyden tiemaisema = <u>tutkittu ja tulkittu</u> maisema -auktorisoitu -perusteltu lähteisiin nojaava tulkinta - <u>valitun</u> näkökulman kautta näkyväksi -vaikuttaa esittämiseen
Koettu menneisyyden tiemaisema = <u>koettu ja aistittu</u> arkiympäristössä toiminnan kautta -henkilökohtainen tai yhteisöllinen -aistit, muisti, kehoisuus -tarkoitukset ohjaavat kokemusta -esteettinen -vaikuttaa tulkintaan	Esitetty menneisyyden tiemaisema = <u>arvovalinnan</u> kautta muodostettu representaatio -auktorisoitu -perusteltu tiedon kautta tehtävä tulkinta - <u>valittu</u> ja rajattu kulttuuriympäristö tai kulttuurimaisema -vaikuttaa tulkintaan

Tien maisemaa ei ole vain sen asu ja rakenteet, vaan laajempi maisemakokonaisuus. Tien maisemalle leimallista on sen riippuvuus liikkeestä: liikkeessä maisema muuttuu virtaavaksi ja eläväksi kokonaisuudeksi. Tien maisemaa ovat välittömästi aistein havaittavat elementit sekä aineettomat tulkinnat. Käytän tiemaisemaa ja tien maisemaa synonyymeinä.

Tien maisema sitoutuu näennäisesti pysyviin luonnonelementteihin: maaston muotoihin, vesistöihin, maaperään, kasvillisuuteen. Suomalaisen tiemaiseman olennaisia yksityiskohtia ovat toistuvat ja muuttuvat elementit, jotka liittyvät etenkin vuodenaikoihin. Vuodenajat muuttavat maisemaa, sen visuaalista muotoa ja käyttöä. Lumen ja jään lisäksi tiemaisemaan vaikuttaa voimakkaasti kasvillisuuden muutos. Puusto on merkittävässä osassa tiemaiseman kokonaisuudessa. Teitä reunustavat metsät tai puurivit ovat maisemallisesti merkittäviä muodostaessaan tielle *tilan*. Puurivien tai yksittäisten maisemapuiden merkitys tiemaisemassa on ehdoton. Puut eivät ole kuitenkaan ikuisia, ja niiden kasvu tai kaataminen vaikuttavat maiseman tilallisuuteen. Myös nopeammat,

satunnaiset muutokset kuten pilvisyys, luonnonvalon määrä tai säähän liittyvät havainnot muuttavat maisemaa.³⁷ Esimerkiksi sateella tiemaisema ja tien asu saavat erilaisen ilmeen kuin aurinkoisella kelillä.³⁸ Samalla muutokset vaikuttavat tiemaiseman kokemukseen: talven ensimmäiset lumisateet tuovat oman haasteensa suomalaisille autoilijoille, valoisina kesäöinä ei muista syksyn sysipimeitä ja märkiä ajokelejä.

Tiemaiseman ja tien asun havainnoimiseen liittyy vahvasti maiseman neljäs ulottuvuus, aika.³⁹ Ajalla voidaan tässä yhteydessä menneisyyden, nykyisyyden ja tulevaisuuden jatkumon lisäksi tarkoittaa nopeutta. Liikkumisnopeus rajaa ja ohjaa maiseman aistimis- ja tulkintamahdollisuuksia. Liikkeen tuntu on tien luonteessa. Käytetty liikenneväline, kuljettu matka ja käytetty nopeus vaikuttavat maisemamielikuvan syntymiseen ja tulkintaan. Hidas liike näyttää maiseman pysähtyneenä kokonaisuutena. Nopeasti liikuttaessa maisematila muovautuu liikkeen mukaan. Liikkeessä tarvitaan visuaalisia vihteitä maiseman muutoksesta, joita voivat olla mittakaavaa hahmottavat maamerkit, kasvillisuus ja tien linjaukset.⁴⁰

Mutta mitä on **menneisyyden maisema**? Voidaanko sitä nähdä nykyisyydestä käsin? Tai voidaanko menneisyyden maisemasta edes puhua, onko kaikki vain nykymaisemaa? Menneisyydestä puhuessani tarkoitan sitä aikaa, *jota ei konkreettisesti enää ole*.⁴¹ **Menneisyyden maisema** on abstrakti menneen ajan maisema, josta nykyinen maisema antaa viitteitä. Se on jotain, joka joskus on mahdollisesti ollut ja jota yritetään nykyajasta käsin tulkita. Menneisyyden maisema on toiminnan näyttämö. Menneisyys heijastelee nykymaisemassa, ja on läsnä kerrostumina ja identiteettinä.⁴²

Maiseman luonteeseen kuuluu sen käsikirjoituksenomaisuus. Jokainen sukupolvi luo oman kerroksensa maisemaan, ja samalla muokkaa ja poistaa aiempia kerroksia, kuten oheisessa kuvassa on nähtävissä. Tästä näkökulmasta voidaan tulkita, että maisemaa on myös poispyyhityt ja kadonneet asiat.⁴³ Tämä tarkoittaa menneisyyden maiseman

³⁷ Jaatinen 1967, 20-21, 42-43, 76. Tilley 1994, 26.

³⁸ Keli tarkoittaa sääolosuhteita liikenteen näkökulmasta. Ilmatieteenlaitos <http://ilmatieteenlaitos.fi/liikennesaa>.

³⁹ Jaatinen 1967, 20-26, 37. Myös Ettanen 2014, 20.

⁴⁰ Qviström 2003, 60. Jaatinen 1967, 26, 37, 41.

⁴¹ Puromies 2013, 365. Ks. myös Maaranen 2017, 38.

⁴² Maaranen 2017, 37. Ryden 1993, 64-65.

⁴³ Raivo 1996, 13. Raivo 1997, 203. Myös Hautamäki 2016, 50. Maaranen 2017, 62. Koponen 2006, 92.

jokaiselle sukupolvelle avaamia mahdollisuuksia sekä kunkin sukupolven toiminnan jälkien jäämistä maisemaan. Menneisyyden maisemaa voidaan koota jäljelle jääneistä sukupolvien jäljistä. Toisaalta tulkinta muodostetaan aina ajastaan käsin.⁴⁴



Kuva 2 Esimerkki maiseman käsikirjoituksenomaisuudesta. Uusi sukupolvi on hävittänyt osan maiseman aiemmista kerroksista ja rakentanut päälle uutta. Bodomissa golfkentät on rakennettu Bodomin kartanon vanhojen, pitkään käytössä olleiden pelto- ja niittyalueiden päälle. Maisema on säilynyt avoimena, mutta se on muuttunut voimakkaasti toiminnoiltaan, rakenteeltaan ja ulkonäöltään. Bodomintietä länteen. Kuva Sini Moilanen 2016.

Kulttuuriperintö on yksityistä tai yhteistä, arvon antamisen kautta perinteeksi muodostunutta aineellista tai aineetonta menneisyyden jälkeä.⁴⁵ Kulttuuriperintö voidaan nähdä kulttuuriympäristön yläkäsitteenä, jolloin kulttuuriympäristöt ja kulttuurimaisemat ovat osa yhteistä ja yksityistä kulttuuriperintöä. **Kulttuuriympäristön** käsitettä käytän tässä työssä kuvaamaan ihmistoiminnan ja luonnon vuorovaikutuksesta syntyntä kokonaisuutta. Kulttuuriympäristö voidaan nähdä laveasti, jolloin kaikki ympäristö, joissa ihminen on elänyt ja toiminut, on kulttuuriympäristöä.⁴⁶ **Kulttuurimaiseman** käsitän erityisemmäksi ja rajatummaksi kuin kulttuuriympäristön. Kulttuurimaisema-termillä kuvataan valinnalla rajattua maisemakokonaisuutta, kuten maatalousmaisemaa, rakennettua kulttuuriympäristöä tai historiallisen tien maisemaa. Kulttuuriympäristöt ja kulttuurimaisemat ovat maiseman representaatioita, perustellun valinnan kautta sanoitettuja maisemia. Vanhat liikenteen ympäristöt voidaan kuvata myös **rakennettuna perinnemaisemana**. Perinnemaiseman käsite kuvaa maisemaa, jolla on juuret menneessä, ja johon liittyy arvon antoa.⁴⁷

⁴⁴ Raivo 1997, 203-204.

⁴⁵ Kivilaakso 2017, 19. Kulttuuriympäristöstrategia 2014–2020, sivu 9.

⁴⁶ Kulttuuriympäristöstrategia 2014–2020, sivu 8-9.

⁴⁷ Maaranen 2017, 219, 221.

Arvolla tarkoitan merkityksellistä asiaa, joka voi olla aineellista tai aineetonta. Arvot ohjaavat valinnan tekemistä, ja ovat näin valintojen peruste.⁴⁸ Arvon määrittäminen eli **arvottaminen** tulisi olla objektiivista ja perusteltua. Arvottamiseen liittyy aina subjektiivinen lataus, sillä onhan **arvottaja** tekemässä omia päätelmiään ja tulkintojaan.⁴⁹ Aura Kivilaakso kuvaa arvottamisen objektiivisuuden tarkoittavan sitä, että arvot ovat perusteltuja ja erotettuja makuseikoista sekä sitä, ettei niiden luomisella pyritä omien etujen ajamiseen. Arvot eivät ole sidottuja universaaleja totuuksia. Arvot elävät ajassa. Kuten P.T. Karjalainen kuvailee, *silmämme ei ole viaton*. Asiantuntijatyönä tehty arvottaminen pyrkii kuitenkin perusteltuun lopputulokseen, eikä sitä tulisi vähätellä.⁵⁰

Suunnittelun tarkoituksiin tehtävällä inventoinnilla ja arvottamisella voidaan valita erityisesti suojeltavia arvoja.⁵¹ Maiseman arvoiksi voidaan nostaa erityisiä seikkoja, jotka riippuvat arvottajan valinnoista. Arvottajan on tunnistettava ja huomioitava käyttämänsä arvot ja perustelut. Arvojen valinta tapahtuu aina muiden arvojen kustannuksella. Se tarkoittaa arvojen järjestämistä suhteessa toisiinsa. Rakennetun kulttuuriympäristön arvottaminen perustuu erilaisiin kriteereihin, jotka ovat asiantuntijataolla yhdessä sovittuja ja keskusteltuja.⁵² Kulttuuriympäristön arvottamiseen ei ole löydetty menetelmää, joka toimisi yksiselitteisesti erilaisissa tapauksissa, vaikka arvottamisen on tunnustettu olevan tarpeellista. Toisaalta kohteet eroavat sekä luonteeltaan, tarpeiltaan sekä tilanteiltaan niin, ettei yksiselitteistä arvottamismallia olisi edes mahdollista, saati tarpeellista luoda.⁵³

Arvot vaikuttavat toimintaamme. Arvot voivat olla myös yhteisöllisiä, jolloin ne on yhteisön sisällä sovittuja ja käytettyjä. Kaavoitukseen liittyvät keskustelut kuvaavat aikaansa sosiaalisia, taloudellisia ja kulttuurisia muutoksia.⁵⁴ Abstraktisti kuvailut arvoperusteet esimerkiksi laissa rakennusperinnön suojelemiseksi antavat tapauskohtaista

⁴⁸ Helkama 2015, 7-12.

⁴⁹ Vuojala 2014, 130-132. Maaranen 2017, 2016-2017. Enqvist 2016, 362-363. Karhunen 2014, 142-143.

⁵⁰ Karjalainen 1996, 11. Hautamäki 2016, 39. Kivilaakso 2017, 22, 123, 223. Mattinen 2014, 145. Maaranen 2017, 214-217. Salastie 2011, 137.

⁵¹ Vuojala 2014, 132. Maaranen 2017, 223.

⁵² Maaranen 2017, 231. Vuojala 2014, 132. Kivilaakso 2017, 22.

⁵³ Karhunen 2014, 142. Kivilaakso 2017, 221.

⁵⁴ Maaranen 2017, 51, 231. Kivilaakso 2017, 21.

tulkinnanvaraa.⁵⁵ Kuten muussakin kulttuuriympäristöjen arvottamisessa, kaavoituksen yhteydessä tehtävä arvottaminen on perusteltava ja muotoiltava selvästi, jotta asiantuntijatyö ei jätä epäselvyyksiä päättäjien tai asukkaiden tulkinnalle.⁵⁶

Perinne- ja kulttuurimaisemien inventointiin ja arvottamiseen liittyy hermeneuttinen ymmärryksen syveneminen. Se miten ymmärrämme maisemaa, vaikuttaa tulkitoihimme siitä.⁵⁷ Aktiivinen asiantuntijatyön kautta toteutettu arvottaminen on tavoitteellista, ja sillä pyritään ylläpitoon, säilyttämiseen ja jopa kohteen suojeluun.⁵⁸ Suojelu ei ole kuitenkaan aina oikea työväline arvon huomioimiseksi. Historiallisen ajan muinaisjäännöksiä on runsaasti. Siksi ei ole tavoitteellista suojella niitä kaikkia. Suojelun tarkoituksena on nostaa esiin *arvokkaimmat* kohteet, jotka säilytetään.⁵⁹ Kun valitaan menneisyyden kohteita, jotka ovat säilyttämisen arvoisia kokonaisuuksia, toteutetaan *kulttuuriperintöprosessia*.⁶⁰ Kohteiden säilyminen ja säilyttäminen ovat mahdollista myös ilman suojelustatusta.

2.3. Näkökulmia menneisyyden tiemaisemaan

Menneisyyttä ei enää ole. Kuinka voimme tietää, mikä menneisyydestä on totta? ⁶¹

Tässä artikkelissa **menneisyyden maisemalla** tarkoitan maisemaa, joka on jossain menneessä ajassa ollut läsnä. Se on ollut vaikuttamassa siihen kerrokselliseen maisemaan, jota nykyisyydestä käsin voimme aistia ja tulkita. Menneisyyden maisema on siis jotain ollutta, jonka muotoa emme voi täysin tietää. Maisemaa tulkitaan aina jostakin hetkestä käsin. Nykyinen maisema on se maisema, joka ympärillemme aukeaa. Miten menneen maisemaa voidaan tarkastella nykyhetkestä käsin?

Petri Raivon mukaan maisemaa on sen tässä hetkessä näkyvä olomuoto, jossa luonnonmaisemaan yhdistyy ihmistoiminta. Raivo kuvaa maiseman luonnetta *presentistiseksi*, eli tässä hetkessä olevaksi. Maisemassa on kuitenkin näkyvissä menneisyyden

⁵⁵ LaRS 2010.

⁵⁶ Kivilaakso 2017, 220.

⁵⁷ Maaranen 2017, 40-43, 50, 54.

⁵⁸ Maaranen 2017, 223-224.

⁵⁹ Maaranen 2017, 229.

⁶⁰ Sivula 2013, 162-163.

⁶¹ Lowenthal 1984, 187.

jälkiä.⁶² Menneisyyden maisema on ollutta. Menneisyys on jättänyt vihjeitä, joita voidaan nykymaisemasta havaita. Menneisyys on moninainen tarinoiden vyyhti, josta voidaan tehdä vain arvauksenomaisia tulkintoja saatavissa olevien lähteiden kautta. Kuten mennyt maisema, myös nykymaisema on monimuotoinen, ei ole olemassa yhtä nykyisyyttä.⁶³

Hermeneuttisesti syventyvät tulkinnat muotoutuvat muistin, tiedon, tunteiden ja merkitysten kautta. Menneisyyden maisema on se mielikuva, jota erilaisten kuvitelmien tai lähteisiin tukeutuvan päättelyn avulla muodostamme. Maiseman tulkinnassa on nähtävissä ajan arvot ja arvostukset. Maisema on siis aina kulttuurinen tulkinta.⁶⁴ Menneisyyden maisema muotoutuu ymmärrettäväksi hermeneuttisen tulkinnan kautta. Hermeneuttisessa ajattelussa ymmärrys muodostuu tulkinnasta. Ymmärryksen avulla voidaan taas tehdä uusia tulkintoja, joiden kautta tieto kohteesta syvenee edelleen. Menneisyyden tutkimus on aina tulkinta, joka täydentää muiden tutkimusten tulkintoja.⁶⁵

Menneisyyden maisema on näkyvissä siinä kerroksellisessa kokonaisuudessa, joka muodostaa nykymaiseman. Petri Raivo kuvaa menneisyyden olevan kustakin ajasta käsin tulkittu kokonaisuus. *Vasta nykyisyys herättää maiseman historian*. Olen Raivon kanssa samaa mieltä maiseman tulkinnan sitoutumisesta nykyhetkeen. Mielestäni se ei poista kuitenkaan menneisyyden jatkuvaa läsnäoloa nykyisyydessä. Tiedetty ja kerrottu tarinallisuus, siis tulkinta menneisyydestä muodostaa sanallisen historian, joka syventää maiseman aikaulottuvuutta.⁶⁶ Maiseman, rakennuksen tai rakennelman menneisyys on näkyvissä sen yksityiskohdissa. Menneisyys on aina läsnä, mutta se herää henkiin vasta tiedostamisen ja kokemisen jälkeen, jolloin se muuttuu *kertomuksiksi, elämyksiksi, aisteiksi ja tunteiksi*.⁶⁷

Maiseman ollessa ajallinen ja tilallinen ulottuvuus sitä voidaan pitää myös ihmistoiminnan kontekstina.⁶⁸ Tie on paikka maisemassa, osa kokonaisuutta. Mutta sitä voidaan pitää toiminnan näyttämönä: tie yhdistää ja erottaa, sitä pitkin kuljetaan ja kuljetetaan.

⁶² Raivo 1997, 204, 207. Koponen 2006, 92-93. Maaranen 2017, 253.

⁶³ Kivilaakso 2017, 116. Maaranen 2017, 43.

⁶⁴ Raivo 1997, 209.

⁶⁵ Maaranen 2017, 40-42.

⁶⁶ Raivo 1997, 204, 209. Raivo 2004, 160.

⁶⁷ Koponen 2006, 92. Puromies 2013, 362.

⁶⁸ Tilley 1994, 18. Maaranen 2017, 36-37.

Historiallinen tiestö kertoo käytöistä ja paikkojen merkityksistä. Syntyäkseen ja ollakseen olemassa tie vaatii kulkijan. Maisema muuttuu ajassa ja paikassa. Maisema voidaan nähdä luonnonilmiöiden ja ihmisten toiminnan aiheuttamien muutosten prosessina.⁶⁹ Arkkitehtuurissa ja täydennysrakentamisessa täydennysrakennettavasta paikasta puhutaan *kontekstina*, aivan kuten maisemasta voidaan muutenkin puhua. Tiet muuttivat menneisyyttä yhteyksien ja esteiden kautta, ja ohjaavat edelleen olennaisella tavalla tulevaa kehitystä ja rakentamista.⁷⁰

Kenen maisemaa tarkastellaan?⁷¹ Maisema ei ole vain konteksti ja tapahtumien näyttäjä. Se on henkilökohtaisesti koettu ja mielletty ympäristö.⁷² Tilley kuvaa tilan olevan riippuvainen kokijasta, ja siitä miten tila koetaan. Maisemaa ovat aistien ulottumattomissa olevat osat, joita ovat kulttuuri-ilmiöt ja niiden tilat. Maisemaan kuuluvat ne kulloiseenkin aikaan ja kokijaan sidoksissa olevat tavat ja tottumukset, joilla maisemaa tulkitaan.⁷³ Tutkija on aina subjektiivinen tarkastelija. Kuva menneisyyden maisemasta muotoutuu olemassa olevien tietojen ja kokemusten päälle. Tiedon kautta maiseman ominaisuudet alkavat kertoa itsestään. Näin jokainen maiseman kokija tulkitsee menneisyyden maiseman vihteitä henkilökohtaisesti – tai ei tulkitse niitä lainkaan.

Tulkitsevan arkeologian näkökulmasta maisemaa tutkittaessa tarkastellaan aineettomien ja aineellisten seikkojen suhdetta. Prosessuaalisessa arkeologisessa tarkastelussa huomioon nousevat maiseman syy-seuraussuhteet.⁷⁴ Tiestön kehityksen kannalta mielenkiintoista on juuri syiden ja seurausten jatkumo. Se, minkä takia tie on syntynyt ja olemassa, selittää tien ja tiemaiseman olomuotoa. Toisaalta tulkitsevan arkeologian näkökulmasta aineelliset seikat, kuten maaston muodot ja vesistöt, sekä aineettomat seikat, kuten työ tai hengellisyys, ovat olleet ohjaamassa teiden syntymistä ja kehittymistä. Prosessuaaliseen tarkasteluun voidaan liittää myös tien merkitys nykyisyydessä ja tulevaisuudessa.

⁶⁹ Maaranen 2017, 62. Seppälä 1998, 44. Raivo 1997, 201.

⁷⁰ Ympäristön rakentaminen muuttaa maisemaa ja on vaikuttamassa näin myös tulevaisuuden maisemaan. Koponen kirjoittaa: ”Arkkitehtuuri muutti menneisyyttä ainakin vähän samalla kuin menneisyys ohjasi nykyisyyttä.” Koponen 2006, 94.

⁷¹ Enqvist 2016, 18.

⁷² Maaranen 2017, 60. Enqvist 2016, 174.

⁷³ Maaranen 2017, 55-56. Raivo 1997, 194. Tilley 1994, 11.

⁷⁴ Herva 2008, 348. Lavento 2008, 38. Maaranen 2017, 52, 54.

Ajattelen menneisyyden maiseman olevan aineeton tulkinta jostakin olleesta maisemasta. Emme voi tietää menneisyyden maisemasta sitä kaikkea, jota menneisyyden ihmiset ovat siitä tienneet. Tavallaan kuitenkin tiedämme menneisyyden maisemasta jotain enemmän, kuin ihmiset, jotka ovat eläneet siinä. Lowenthal esittää menneisyyden tarkastelun olevan päättäneiden kokonaisuuksien tarkastelua.⁷⁵ Ainakaan historiallisen tiestön maisemaa tutkittaessa ei voida katsoa irrallisia ajanjaksoja, jotka kokoavat sisäänsä päättäneitä prosesseja. Käytössä olevien tiemaisemien kehityksessä on nähtävissä toiminnan jatkuvuus ja toisaalta myös muutokset. Nykyisessä maisemassa on viitteitä menneeseen maisemaan. Samalla viitteitä on myös tulevaan maisemaan. Maisemassa aika kietoutuu spiraalimaiseksi kokonaisuudeksi, johon tulee jatkuvasti uusia kerroksia. Läpikuultavien kerrosten läpi on mahdollista aavistaa menneitä. Ja ehkä nykyisyydestä käsin muotoutuu jo aavistusta tulevaisuuden maisemasta.

Maisemaa kuvaa harvoin vain yksi näkökulma.⁷⁶ Ihmisen rakennelmat maisemassa voivat muuttua tai lisääntyä nopeasti. Tämä näkökulma on mielenkiintoinen, sillä ovathan tiet ihmisen tekemiä. Arvottamisen kautta historiallisista tiemaisemista nousee esiin kuitenkin erityisen arvokkaita piirteitä, joita maiseman säilyttämisen kannalta tulisi erityisesti huomioida. Seuraavassa luvussa syvennyn erityisesti menneisyyden maiseman tulkinnan näkökulmiin sekä menneisyyden suhteeseen arvottamisessa.

3. Menneisyyden tiemaiseman tulkintaa

3.1. Menneisyyden maiseman läsnäolo nykyisyydessä

3.1.1. Tieto maisemasta

Tieto ei ole absoluuttinen totuus, vaan ajassa ja paikassa elävä *tosi ja oikeutettu uskomus*.⁷⁷ Tiedon kautta tulkitsemme menneisyyden jälkiä ja näemme ne. Tieto ja sen etsiminen avaavat näkökulmia maiseman tulkintaan. Maiseman kontekstuaalisuus korostuu tiedollisessa näkökulmassa.⁷⁸ Lähdeaineistot kuvaavat toimintoja, joita maise-

⁷⁵ Lowenthal 1984, 191.

⁷⁶ Qviström 2003, 205.

⁷⁷ Enqvist 2016, 25.

⁷⁸ Maaranan 2017, 50.

massa on ollut. Maiseman tarina kokoaa yhteen tiedon paloja maisemassa olleista toiminnoista. Toisaalta maisema voidaan nähdä loputtomana tietovarantona.⁷⁹ Brobackantie on pohjoisespoolainen historiallinen tieyhteys. Kuninkaankartastoon piirretty myllynpaikka Brobackantien varressa kuvaa pienen ojan hyödyntämisen tärkeyttä.⁸⁰ Nykyään oja on merkityksetön tiemaiseman raja, joka jää autotieltä näkymätömiin kasvillisuuden taa. Tiemaiseman osana toiminnassa ollut mylly on ollut kuitenkin merkittävä. Ilman lähteistä saatua tietoa tätä mennyttä työn maisemaa ei osaisi tarkastella nykyisyydestä käsin, kun fyysisiä jäänteitä myllytoiminnasta ei ole havaittavissa.

Tilley'n mukaan tilan yksi ulottuvuuksista on kognitiivinen tila. Kognitiivinen tila on niitä työvälineitä, joilla tilan muita ulottuvuuksia ymmärretään.⁸¹ Maiseman kognitiivisuus on tiedettyä maisemaa. Havainnoimme ympäristöämme ja pyrimme jäsentämään sen sisältämää tietoa.⁸² Tietoisuutemme menneestä lisääntyy Lowenthalin mukaan muistojen, historian ja menneisyyden jäännösten kautta.⁸³ Tiedostettuina menneisyyden jälkeen tiemaisemakokonaisuudet antavat selityksiä alueiden kehittymiselle ja muutoksille. Historiatietoisuus on kuvaava käsite ihmisen *menneisyyden*, *nykyisyyden* ja *tulevaisuuden* suhteen käsittämisestä.⁸⁴ Tulevaisuuden näkökulma on tieinventoinnin yhteydessä erityisen mielenkiintoinen, sillä onhan kaavoitus tulevaisuuden ohjaamista ja uuden luomista.

Pitkään käytössä olleet tieyhteydet voivat sellaisenaan olla kunnioitusta ja arvostusta herättäviä. Paikan henki antaa viitteitä syvemmistä merkityksistä.⁸⁵ Tie voi olla esteetinen kokemus kauniine maisemakuvineen ja yksityiskohtineen kuten kiviholvisilttoineen. Pitkään käytössä olleet tiet ovat fyysisiä jäänteitä menneistä ajoista, samoin kuin teihin liittyvät muut rakenteet, kuten rakennukset tai asiakirjat⁸⁶. Muistot taas tuovat

⁷⁹ Maaranen 2017, 62.

⁸⁰ Moilanen 1/2017 B, 73-75. Kohde 21. Vrt. Maaranen 2017, 149.

⁸¹ Muut tilan ulottuvuudet on aistittu, havaittu ja koettu sekä arkkitehtuurinen tila. Tilley 1994, 15, 17.

⁸² Maaranen 2017, 47. Ryden 1993, 54.

⁸³ Lowenthal 1984, 187. Myös Ryden 1993, 88.

⁸⁴ Sivula 2013, 162.

⁸⁵ Ryden 1993, 53-68. Bond & Worthing 2016, 54. Raivo 2004, 155.

⁸⁶ Historiallisten teiden tutkimisessa vanhat kartat ovat ensiarvoisen tärkeä lähdemateriaali ja ikkuna menneisyyden maisemaan. Kartat ovat tulkintaa, tietoa ja mielikuvitusta aikansa maisemasta. Kartat kertovat kuvatun maiseman lisäksi ajan arvostuksista ja toimijoista. Maaranen 2017, 124-126. Muita asiakirjalähteitä ovat tietoimituksiin ja teiden ylläpitoon liittyvät asiakirjat.

tieverkoston kokemiseen henkilökohtaiset ja jaetut merkitykset.⁸⁷ Tieto syventää maiseman aistien ulottumattomiin. Maisemaan liittyvät tarinat ja tutkittu tieto antavat merkityksiä maisemalle. Arkeologiset kohteet eivät välttämättä näy maisemassa, mutta tieto niistä liittyy maiseman ajan ketjuun.⁸⁸

Maiseman kuvaukset ovat maiseman representaatioita. Se, miten maisema esitetään eli miten se *kuvataan, tulkitaan ja selitetään*, antaa maisemalle merkityksiä ja luo ikään kuin uuden maiseman.⁸⁹ Maiseman esittämisessä on vakiintuneita tapoja, joissa objektiivinen valinta ja subjektiivinen konventioiden noudattaminen yhdistyvät. Maisemakuva on *tekstiä*, joka on merkityksenantojen tuote.⁹⁰ Historiallisen tien inventointiraportti on kuvaus tiemaiseman kokonaisuudesta. Se on tekijänsä tulkintaa perusteltunaakin. Valittu tieto muodostaa tekstinä maisemakuvan, jossa on viitteitä todelliseen maisemaan. Koska maisema-analyysi on aina valintaa, on valinnassa oltava erityisen tarkka.⁹¹ Maallikko voi nähdä annetun kuvauksen totuutena, sillä kuvaus tekee piilossa ollutta menneisyyden maisemaa näkyväksi. Kuvausta tulkitaan, mutta käytännössä kuvaus ja arvotus ovat uusi, aineeton maisema.

Kohteiden menneisyys voi olla myös tulevaisuuden suunnittelun väline. Menneeseen painottavat näkemykset nykyhetkessä tulevat olemaan tulevaisuuden lähtökohta, jonka päälle uusien muutosten kerrokset kootaan.⁹² Tieto kulkee vallan kanssa rinnakkain, sillä tiedolla on mahdollista perustella päätöksiä.⁹³ Samoin tiedon kautta tehty arvottaminen on valintaa. Suunnittelun näkökulmasta maisema on toiminnan näyttämö. Nykyinen rakenne antaa kaavoituksen reunaehdot, ja suunnittelulla luodaan uusi mahdollistava luku maiseman käsikirjoitukseen. Kaupunkisuunnittelu on politiikkaa, vallan käyttöä ja kytköksiä, vaikka käytännön suunnittelutyötä tekevätkin ammattilaiset.

3.1.2. Maisema toiminnan kontekstina

Tien olemassaolo on toiminnallisuuden seuraus ja edellytys. Tiet ovat olleet ja ovat edelleen toiminnan konteksti. Tietä ei tässä mielessä ole olemassa ilman kulkijaa. Tie

⁸⁷ Ryden 1993, 80, 198.

⁸⁸ Maaranen 2017, 56.

⁸⁹ Raivo 1997, 200. Karjalainen 1996, 12. Enqvist 2016, 38-40.

⁹⁰ Karjalainen 1996, 12-13.

⁹¹ Qviström 2003, 201.

⁹² Kivilaakso 2014, 123.

⁹³ Kivilaakso 2017, 148, 179.

tekee ihmisestä aktiivisen toimijan: tiellä kuljetaan ja kuljetetaan. Tämä avaa mahdollisuuden menneisyyden tiemaiseman tulkinnan lisäksi myös menneisyyden ihmisen toiminnan tutkimiseen.⁹⁴ Näin tiemaisema nähdään osana toimintaa, sen mahdollistajana ja ohjaajana: tiestön historia on ihmisten historiaa. Pitäjän tieverkon muotoutumisen syyt löytyvät pitäjän ja laajempienkin alueiden kuten valtakunnan menneisyydestä. Asumisen, elinkeinojen, hengellisyyden ja vallan tarinat selittävät teiden suuntia ja merkityksiä. Tieverkoston tutkiminen on samalla koko alueen menneisyyden tutkimista.

Yksittäiset rakennelmat eivät ole arvokkaita vain sellaisenaan, irrallisina elementteinä, vaan osana kokonaisuutta. Tien toiminnallinen arvo on sidottuna sen käytettävyyteen.⁹⁵ Historiallisia teitä arvotettaessa tämän näkemyksen kanssa ristiriitaisessa asemassa ovat käytöstä jääneet historialliset tieyhteydet. Käytössä olevat, vaikkakin asutaan ja maisemakokonaisuudeltaan muuttuvat historialliset tiet jatkavat toiminnallisuuden jatkuvaa verkottumista. Tarpeettomaksi jäänyt tai uudella yhteydellä korvattu käytöstä jäänyt tielinjaus pysähtyy, sen toiminnallisuus lakkaa. Käytöstä jääneestä yhteydestä tulee tieraunio, jäännös menneestä toiminnasta. Samalla tien kontekstuaalinen luonne häviää. Kulttuuriympäristöllä on kuitenkin laajempi merkitys kuin välinearvoisuus. Käyttöarvo ei tee kulttuuriympäristöä.⁹⁶ Merkittävät käytöstä jääneet tie-rauniot ovat kuitenkin muinaismuistolain nojalla suojeltuja kiinteitä muinaisjäännöksiä.⁹⁷

Kulttuuriympäristö käsitetään nykyään laajempänä kokonaisuutena kuin vain erillisinä kohteina kuten rakennuksina tai rakennelmina.⁹⁸ Historiallisen tielinjan tekee erityiseksi sitä ympäröivä kulttuurimaisemakokonaisuus. Tie lomittuu osaksi maisemaa ja maisema lomittuu tiehen, sen liikkeeseen ja suuntaan. Maisema kertoo tien menneistä ja nykyisistä merkityksistä. Tien maisemaa tarkastellaan ja tulkitaan suhteessa muihin maisemiin.⁹⁹ Tutkimusalueen tiet ovat yksilöitä, mutta maiseman havainnoinnin kautta ne vertautuvat toisiinsa. Historiallisten tiemaisemien suhteista toisiinsa kertoo hyvin esimerkiksi 1980-luvulla tehty espooalaisten historiallisten teiden arvoluokitus. Siinä

⁹⁴ Maaranen 2017, 49.

⁹⁵ vrt. Heidegger ja esineiden merkitys välineenä. Karhusen 2013, 270 mukaan.

⁹⁶ Sivula 2013.

⁹⁷ MML 1963, 1 luku, 2 §.

⁹⁸ mm. Kivilaakso 2017, 124.

⁹⁹ Tilley 1994, 27.

alueen tiet luokiteltiin ominaisuuksiltaan kolmeen hierarkkiseen, erilaisia arvoja sisältävään suojeluryhmään. Näin tiemaisemat asetettiin keskenään rinnasteisiksi, ja luokiteltiin suhteessa toisiinsa.

Kuten luvussa 2.2 pohdin, maiseman kerrokselliseen luonteeseen kuuluu aikakausten jälkien kasautuminen edellisten päälle. Toisaalta maisema ei voi olla joukko erilaisten aikakausten kerroksia, sillä maiseman toiminnallisuus on luonteeltaan jatkuvaa ja menneiden aikojen maiseman jälkiä hyödyntävää. Kerroksellisuuden sijaan maisema voidaan nähdä *horisontaalisesti* ja *vertikaalisesti* vuorovaikutuksessa olevana, *verkostomaisena* maisemana.¹⁰⁰ Tämä näkemys sopii tiemaiseman kuvaukseen erinomaisesti, sillä historialliset tiet ovat olleet käytössä vuosisatoja, ja niiden käyttö on jatkunut ja muovautunut niin ajassa kuin paikassa. Myös maiseman näkeminen käsikirjamaisena yhdistyy maiseman verkostomaiseen tulkintaan. *Eri sukupolvet jättävät jälkensä maisemaan säilyttämällä, muuttamalla tai poistamalla aiempia kerrostumia sekä lisäämällä uusia rakenteita.*¹⁰¹ Tiet kuluvat ja muovautuvat jatkuvasti käytössä, niiden linjausta ja asua parannellaan tarpeiden mukaan. Toisaalta samaan aikaan *tieverkostoon* tulee uusia kerroksia, kun uusia yhteyksiä muodostetaan ja tien käyttömerkitykset laajenee.¹⁰² Myös tien toiminnallisuus muuttuu, kun kärrypolusta tulee autotie, tai kartanoiden välisestä yhteydestä virkistysreitti.¹⁰³

Kuten teitä ympäröivillä maaseudun kulttuurimaisemilla, myös teillä on omat reunaehdotonsa, joiden puitteissa kulkureitti on muodostettu.¹⁰⁴ Maaston muodot, maaperä ja vesistöt ovat ohjailleet tien paikkaa ja kulkua. Tietä ympäröivä maisema on merkittävä osa tien luonnetta. Maiseman osana olevat yksityiskohdat vaikuttavat myös maiseman toiminnallisuuteen. Esimerkiksi vesistöjen tai soisten alueiden ylitykset ovat vaatineet ponnistuksensa. Metsäisillä tieosuuksilla syksyisin putoavat lehdet tai kaatuneet puut ovat vaikeuttaneet matkantekoa. Toisaalta avaria peltoaukeita on lumisina aikoina ollut mahdollista käyttää talvikulkuteinä, jolloin liikenneväylän käsite on laajentunut.

¹⁰⁰ Maaranen 2017, 28, 87.

¹⁰¹ Hautamäki 2016, 50.

¹⁰² Tieliikenteen kehityksen yksi näkökulma on rautatien liittyminen osaksi liikenneverkkoa. Olisi mielenkiintoista tarkastella Espoon tieverkon kehitystä rautatien myötä. Rautatie on vaikuttanut maisemaan ja sen toimintoihin moninaisesti, sillä se on tuonut uuden ulottuvuuden liikkumisen ajalliseen ja paikalliseen verkostoon. Vrt. Qviström 2003, 80.

¹⁰³ Ks. Moilanen 2017 B, esim. kohteet 1, 32, 33.

¹⁰⁴ Maaranen 2017, 91.

3.1.3. Kokemuksellinen maisema

Maisemakokonaisuus on hyvä käsittää kokonaisvaltaisesti, ei vain yksiköinä ja yksittäisen kohteen *itseisarvona*. Aura Kivilaakso kuvaa jo 1960-luvulla Puu-Käpylän suojelukeskustelun yhteydessä käsitetyn maiseman kokonaisvaltaisuuden: *Puu-Käpylässä viihtyisän kaupunkitilan ajateltiin muotoutuvan ajan, ihmisen ja rakennusten vuorovaikutuksessa*.¹⁰⁵ Samoin tiemaisema on kokonaisuus, jossa liike, maisemaelementit, tien ominaisuudet ja päätepiisteet sekä ympäröivä maisema muodostavat kokonaisuuden. Esimerkiksi Röyläntien kulttuurimaisemakokonaisuus muodostuu historiallisen tielinjan ympärille avautuvista pitkään käytössä olleista peltoalueista, tien välittömässä läheisyydessä olevista vanhoista rakennuksista, pihapiireistä ja kasvillisuudesta sekä metsästä, joka on myös osa tien maisemaa.

Aineelliseenkin kulttuuriympäristöön liittyy aineettomia arvoja. Tieliikenteen menneisyyteen liittyvä toiminta ja kokemus kiinnittyvät lukemattomiin aineettomiin arvoihin sosiaalisuudesta muistiin ja kehitykseen. Tiet ovat olleet sosiaalisen kohtaamisen paikoina, mutta myös yhteyksiä perheiden ja sosiaaliluokkien välillä.¹⁰⁶ Samalla teiden hierarkia kyläteinä sekä pidemmän matkan teinä valtakunnallisina ja jopa kansainvälisinä yhteyksinä on jakanut teitä myös sosiaaliin hierarkioihin. Kulkemismahdollisuudet ovat jakautuneet varallisuuden mukaan. Esimerkiksi yhteydet kartanoiden ja torppien välillä tai yhteydet kirkolle ovat olleet merkittäviä.¹⁰⁷

Kokemuksellinen maiseman tarkastelu viittaa kehollisuuteen ja nykyhetkeen. Kokemuksellisuus on läsnä hetkessä, ja yksittäiset muuttuvat tekijät vaikuttavat kokemukseen. Kokemukset maisemasta sitoutuvat olemassa olevaan, kaikin aistein havaitta-vaan maisemaa. Maiseman tulkinta on kiinni kokijasta. Kokemukseen liittyy aina tulkinta, joka heijastelee kokijan tunteita.¹⁰⁸ Kokijan ikä, suhde maisemaan, tiedot, tunteet, muistot ja havainnointimahdollisuudet sekä toiminta vaikuttavat kokemukseen. Ambulanssikuski ja koiranulkoiluttaja käyttävät ja kokevat tietä eri tavoin. Niin myös

¹⁰⁵ Kivilaakso 2017, 124-125.

¹⁰⁶ Haavisto 1999, 96. Moilanen 2017 A, 27.

¹⁰⁷ Esimerkiksi syntymästä ja kuolemasta ja teistä kirjoittaa Nenonen 1999, 332-333.

¹⁰⁸ Bond & Worthing 2016, 65. Raivo 1997, 202. Maaranen 2017, 23, 48-50. Maaranen kuvailee Hans Lörzingin näkemyksiä maiseman neljästä tasosta, jotka ovat *intervention* taso, *tiedon* taso, *havaintojen* taso ja *tulkinnan* taso. Näistä etenkin tulkinta on vahvasti sidoksissa maiseman kokemuksellisuuteen.

menneisyydessä talonpoika ja kartanonisäntä ovat käyttäneet samaa tietä eri tarkoituksiin. Mikrohistoriallinen näkökulma luo paikalliseen kulttuuriympäristöjen tarkasteluun inhimillistä otetta. Mikrohistoriallinen näkökulma painottaa tavallisten, yksittäisten ihmisten tai ihmisryhmien eloa ilman suurten tarinoiden vaikutusta. Menneiden maisemien tulkitseminen on sosiaalinen prosessi, jossa yksityiset merkityksenannot liittyvät suurempiin yhteisöllisiin merkityksiin.¹⁰⁹ Mikrohistoriallinen ja paikallinen näkökulma täydentävät laajempaa kuvaa, ja toisinpäin.¹¹⁰ Tietutkimuksessa tien paikalliset merkitykset ovat selityksiä tien olemassaololle.



Kuva 3 Mopoilijan kokemus Pohjois-Espoon tärkeästä etelä-pohjoissuuntaisesta yhteydestä Röyläntiestä on eri kuin pientareella seisovan maisematutkija. Kuva Sini Moilanen 2016.

Kuten luvussa 3.1.1 todettiin, tieto syventää kokemusta maisemasta. Historiatietoisuus mahdollistaa tiemaiseman merkitysten monipuolisen hahmottamisen. Tieto kohteen menneisyydestä lisää kohteen houkuttelevuutta.¹¹¹ Tiedollisuus kietoutuu kokemuksellisuuteen, sillä tieto syventää ja laajentaa kokemusta. Menneisyyden maiseman tulkinna vaatii tietoa ja tiedostamista. Menneisyyden jäljet eivät avaudu kaikille ellei niistä ole tietoa: *Joskus niiden [toiminnan jälkien ts. kulttuurin] havaitseminen edellyttää erityistietoja.*¹¹² Myös Lowenthalin esiin nostama muisti on tärkeässä osassa maiseman

¹⁰⁹ Raivo 2004, 142-143.

¹¹⁰ Koponen 2006, 94-95. Ryden 1993, 62-63. Enqvist 2016, 175.

¹¹¹ Kivilaakso 2017, 192.

¹¹² von Bonsdorff 1996, 33.

kokemisessa.¹¹³ Maiseman kokemiseen liittyvät muistot vaikuttavat kokemishetken tunteisiin ja toisaalta kokemukset synnyttävät jatkuvasti uusia muistoja.

Tien maisema koetaan kehollisesti liikkeessä. Aistittu maisema on kehollinen ja fyysinen. Liikkeen kautta hahmotetaan omaa sijaintia suhteessa ympäröivään maailmaan.¹¹⁴ Liike avaa tiemaiseman eläväksi nauhaksi. Tien maisema on pysähtyneenä eri kuin liikkeessä. Pysähtyneestä pisteestä avautuva maisema on ikään kuin leikattu kuva videosta. Siitä puuttuu tiemaisemalle ominainen muutos ja näkökulmien vaihtelu. Liike tekee tien maisemasta elävän. Liikkeen tunto on etenkin visuaalinen aistimus, johon vaikuttaa ympäröivän maiseman sekä käytetyn kulkuneuvon ominaisuudet. Hitaassa liikkeessä maisematila on pysyvä. Mitä nopeammaksi liike muuttuu, sitä enemmän maisematila muuttuu. Liikkeessä maisema muuttuu *ohi virtaaviksi osatiloiksi* tai kokonaan uusiksi *maiseman sarjoiksi*.¹¹⁵

Tekniikan kehittyessä matka-ajat ovat lyhentyneet, vaikka matkat ovat pidentyneet.¹¹⁶ Tämän vuoksi laajat kokonaisuudet ovat kutistuneet ja maiseman tulkinta liikkuvana tilana muuttunut. Nopeassa liikkeessä maisema venyy laajaksi kokonaisuudeksi. Menneisyyden maiseman kehollisuutta on autoistuneessa liikenteessä vaikea ymmärtää. Entisaikojen kulkijan liikkumisen kokemukset ovat olleet kiinni matkan tarkoituksesta, olosuhteista ja kulkuneuvosta. Hitaasti liikkuvaan maisemakuvaan voisi päästä käsiksi eläytymällä menneisiin kulkumuotoihin esimerkiksi kävellen tai hevoskärryillä. Ratsain taitettu matka taas näyttää hevosen mahdollisuudet kulkea myös tiettömässä maastossa. Tieinventoinnin tekeminen kävellen ja polkupyörällä avasi maiseman havainnointia paljon enemmän kuin autolla ajaen.

*Kauneuden kokeminen arvokokemuksena ei ole irrallinen muista arvoista.*¹¹⁷ Kauneus on arvo muiden joukossa, mutta kauneudella perustelu on kiistanalaista arvottamiskeskustelussa. Kauneuden käsittäminen on subjektiivista ja sidoksissa tietoon. Kauneus liittyy henkilökohtaisiin kokemuksiin ja arvomaailmaan. Kotipaikkaa katsoo erilaisilla silmillä kuin vierasta maisemaa. Kulttuuriympäristön arvottamisessa kauneutta ei pidä

¹¹³ Lowenthal 1984, 187.

¹¹⁴ Raivo 1997, 198. Häyrynen et. all. 1996, 5. Von Bonsdorff 1996, 28. Jaatinen 1967, 12, 26, 37-41. Tilly 1994, 16.

¹¹⁵ Jaatinen 1967, 37, 41-56.

¹¹⁶ Jaatinen 1967, 105. Qviström 2003, 9-10, 186.

¹¹⁷ von Bonsdorff 1996, 28.

laittaa etusijalle, mutta ei sitä tarvitse unohtaakaan. Kauneuden tai rumuuden arvot ovat osa elämyksellisyyttä, joka luo maiseman tunnelman ja ainutlaatuisuuden.

Miellyttäväksi miellettyihin maisemiin liittyy käsitys hyvästä elinympäristöstä. Hyvä elinympäristö on subjektiivinen näkemys positiivisesta kokonaisuudesta. Hyvän elinympäristön vaatimus on kirjattu maankäyttö- ja rakennuslakiin.¹¹⁸ Esteettiset kokemukset ovat osa subjektiivista elämyksellisyyttä. Esteettiset piirteet eivät näyttäydy vain kauneutena, vaan myös rumina asioina. Esteettiseen tulkintaan liittyy vahvasti tulkinta alueen toiminnallisuudesta. Maisemakuvana kestopinnoitettu ja helppokulkuinen tie voidaan nähdä rumempuna kuin ruohottunut käytöstä sivuun jäänyt vanha kulkutie, mutta toiminnallisuuden näkökulmasta kestopinnoitettu yhteys nähdään arvokkaampana. Tien asun esteettinen mieltäminen liittyy vahvasti ympäröivän maiseman ja tien ominaisuuksien yhteensopivuuteen. Näin merkityksenannot syventävät esteettistä tulkintaa.¹¹⁹

Luonnonelementeissä on paljon viitteitä menneestä.¹²⁰ Luonnon kiertokulun lisäksi ihmisen toiminnan jäljet ovat näkyvissä maisemassa, joten maisema itsessään voi kertoa omaa menneisyyttään. Käsikirjoitusmainen tien maisema on jokaisen ajan käytössä toiminnan kontekstina. Näin jokaisen menneen ajan jäljet näyttäytyvät maiseman osina. Parhaassa tapauksessa maiseman elementit antavat selityksiä tien menneisyydestä. Toisaalta tien menneisyyden tunteminen voi johtaa löytämättömien menneisyyden jälkien luo. Luonnonympäristön piirteet selittävät tien linjausta. Tietä ympäröivät menneet maankäytöt kertovat tien käytöistä. Esimerkiksi teiden sijoittuminen suhteessa peltoihin ja myllyihin kertovat työn reiteistä. Monumentteihin liittyvät tiemaisemat ovat merkityksiltään selviä. Espoon keskiaikaisen kirkon läheisyydessä kulkevat historialliset tiet ovat johdattaneet espoolaisia kirkolle.¹²¹

Maiseman kokemuksellinen tulkitseminen liittyy fenomenologiseen ajatteluun, jossa ihmisen kokemukset vaikuttavat maisemaan suhtautumiseen.¹²² Tiemaiseman kokemuksellisuuteen liittyy vahvasti tien kaikilla aisteilla koettavaan maisemaan.¹²³ Tuoksut

¹¹⁸ Kivilaakso 2013, 222. MRL 1999.

¹¹⁹ Kivilaakso 2017, 128-130.

¹²⁰ Lowenthal 1984, 211.

¹²¹ Moilanen 2017 B, 118-121, kohde 34.

¹²² Maaranen 2017, 62.

¹²³ Raivo 1996, 198. Ryden 1993, 38.

ja äänet ovat mukana tien maisemassa. Näillä osa-alueilla on tapahtunut myös huomattava muutos autoistumisen myötä. Auton ääni on erilainen kuin hevosen. Sorapinnalla rengas pyörii eri äänellä kuin asfaltilla. Liikkumisen tekniikkaan liittyvä äänien kirjo on valtava, ja tuoksut ja hajut yhdistyvät kulkuvälineiden aistimiseen. Samalla liikkumista koetaan hyvin erilaisista näkökulmista. Esimerkiksi liikkujan aistikokemukset eroavat liikettä tien varresta seuraavan kokemuksista. Menneisyyden maiseman aistimista voi kuvitella optimaalisissa olosuhteissa maaseudun hyvin säilyneessä kulttuuri- maisemassa, jossa nykyiset liikenteen äänet ja tuoksut ovat minimissään. Esimerkiksi Loojärventielle on mahdollista aistia jotain menneestä, vaikka lentokoneiden äänet kuuluvatkin muuten hyvin säilyneessä maisemakokonaisuudessa.

3.1.4. Maisema ja moraalisuus

Moraalilla tarkoitetaan käsitystä oikeasta ja väärästä. Maiseman moraalinen tulkitseminen viittaa siihen, miten ihmiset arvottavat ympäristöään. Arvot heijastuvat toimintaan, ja näkyvät näin maisemaan suhtautumisessa ja maisemassa toimimisessa.¹²⁴ Tiedon kautta suhtaudumme maisemaan, toimimme siinä, teemme siitä uusia tulkintoja ja arvotamme sitä. Maiseman yksi osa on siitä muodostetut merkitykset.¹²⁵

Kulttuuriympäristöselvitysten yhteydessä moraalisuus viittaa maiseman osien kunnioittamiseen. Ilmiöiden arvottaminen ja nimeäminen nostaa kohteet esiin ja antaa tietoa, joka vaikuttaa tulkintaan. Arvon antamisen kautta voidaan varjella maisemakokonaisuuksia. Toisaalta ongelmaksi nousee arvottamattomien ja nimeämättömien kohteiden jääminen moraalisen hyveellisyyden ulkopuolelle. Kun nimetyt kohteet nostetaan suojelun silmätikuiksi, muut säilyneet kohteet jäävät huomiotta.¹²⁶ Kulttuurimaisemia ja – ympäristöjä tarkasteltaessa olisi hyvä muistaa kaikkien näkökulmien huomioon ottaminen ilman vastakkainasettelua. Taloudellisten tekijöiden, ympäristönäkökulmien ja sosio-kulttuuristen tekijöiden yhteensovittaminen luo maankäyttö- ja rakennuslaissakin esiin nostettua hyvää elinympäristö, eli *tasa-arvoista, kannattavaa ja elämisen arvoista* ympäristöä.¹²⁷

¹²⁴ Maaranen 2017, 50-51, 214.

¹²⁵ Raivo 2004, 160.

¹²⁶ Ks. esimerkiksi Moilanen 2017 B, sivut 54-55, kohde 14 tai sivut 64-66, kohde 18.

¹²⁷ Kivilaakso 210-211. MRL 1999.

Ihminen ja ympäristö ovat jatkuvassa vuorovaikutuksessa. Luonnonmaisemaksi tulkittussa maisemakokonaisuudessa voi olla myös yhteisön sisällä muodostuneita merkityksenantoja. Esimerkiksi luonnonmaisemiksi mielletävistä kansallismaisemista on tullut kulttuurisen tulkinnan kautta kulttuurimaisema.¹²⁸ Toisaalta *luonnon ja kulttuurin erottaminen on usein käytännöllisesti katsoen mahdotonta*.¹²⁹ Kulttuuriympäristöihin liittyvät luonnonarvoja, jotka ovat ainutlaatuisia juuri ympäristönsä takia. Esimerkiksi historiallisten teiden omaleimainen piennarkasvillisuus on kulttuurisia arvoja sisältävää luonnonympäristöä.¹³⁰ Joskus sattumanvaraiselta tuntuvat arvot kasautuvat päällekkäin. Espoon Kalajärven läheisyydessä maisemallisesti säilynyt historiallinen yhteys kulkee luonnonsuojelualueella.



Kuva 4 Luonnonsuojelualueelle sijoittuu historiallinen seudullinen kulkuyhteys Kalajärven länsipuolella. Vai sanottaisiinko, että historiallisen yhteyden ympärillä on luonnonsuojelulla suojeltu alue. Kuva Sini Moilanen 2016.

Kulttuuriperintökäsityksen laajennuttua käsittämään lähes kaikkea ympärillämme olevaa, olennaisena kysymyksenä onkin juuri se, kenen perinnöstä puhutaan.¹³¹ Näkökulma vaikuttaa tarkasteluun ja keskusteluun puhuttaessa suojelusta ja säilyttämi-

¹²⁸ Maaranen 2017, 119-120. Luonnonmaisemasta tulee kulttuurimaisemaa kulttuurin kautta. Karjalainen 1996, 9.

¹²⁹ von Bonsdorff 1996, 33.

¹³⁰ Lampinen & Annala 2014, 121-122.

¹³¹ Kriittinen diskurssianalyysi pureutuu vallan, tiedon ja kielenkäytön keskinäisiin suhteisiin. Enqvist 2016, 200-201. Kivilaakso 2017, 21-22.

sestä. Näkökulma kulttuuriperinnön omistajuudesta tai kuulumisesta jollekin on jalostettavissa myös maiseman tarkasteluun.¹³² Maiseman mieltämiseen liittyy tiedon lisäksi aina henkilökohtainen suhde. Menneisyyden yhteisöllisyys ja julkinen jaettu historia jakautuu myös yksilöllisiin kokemuksiin.¹³³ Espoolaisen tieverkon osa on ollut suvun, perheen ja yksilön kokemuksissa merkityksellinen: kotitienä, kohtaamispaikkana tai vaikkapa väylänä johonkin yksilön elämän merkitykselliseen elämänvaiheeseen, kuten kirkkotie avioliittoon. Samalla tiet ovat osa koko pitäjän kehityshistoriaa.

Nykyisyys on sekä jaettua että yksityistä. Kotia ei mielletä vain rakennuksena, vaan laajempana ympäristönä ja maiseman kokonaisuutena. Näkymät ovat yhtä paljon kotia kuin seinien sisäpuolelle jäävä fyysinen koti.¹³⁴ Kotitie, alueen reitit ja yhteydet ovat osa arkiympäristöä, joka muodostaa kodin tunnun paikkana. Havaintojen kautta koettu maisema muodostaa paikkoihin liittyvän muistin. Fyysinen muisti on kehossa tiedostamattomanakin.¹³⁵ Tutuilla teillä kuljettaessa mutkat tulevat tutuiksi, vauhdin säätely ja katseen suunta automatisoituvat. Kun tien ominaisuuksia ei tarvitse tuttuuden vuoksi tarkkailla, havainnointia voi kohdistaa muihin seikkoihin, kuten esteettiseksi koettuun maisemaan tai ainutlaatuisiin vaihteleviin olosuhteisiin ja yhtäläillä epämiellyttäviin tai rumiin kokemuksiin.

Kestävä kehitys on alueidenkäytön suunnittelussa tavoitteellista. Kestävään suunnitelluajatteluun liittyy alueen aineellisten ja aineettomien resurssien huomioiminen ja hyödyntäminen.¹³⁶ Joskus uusien tieyhteyksien rakentaminen tai entisten parantaminen on väistämätöntä. Kulttuurimaisemaan rakennettaessa on otettava huomioon mahdolliset toiminnalliset ja esteettiset vaikutukset.¹³⁷ Toteutuma riippuu sen tulkin-
nasta, mikä on mennyttä kunnioittavaa ympäristön ja infrastruktuurin rakentamista.

¹³² Suonpää 2013, 60. Ks. myös Kilpelä 2011, 101.

¹³³ Lowenthal 1984, 195, 197, 201. Koponen 2006, 92. Tani 1997, 225-226. Maaranen 2017, 2014.

¹³⁴ Kivilaakso 2017, 131. Saarikangas 2011, 180-181. Sairinen et. al. 2005, 165.

¹³⁵ vrt. Tilley 1994, 16. Ryden 1993, 38.

¹³⁶ Kivilaakso 2017, 207. Enqvist 2016, 192.

¹³⁷ Hautamäki 2016, 299.



Kuva 5 Liikennemerkki ovat tuoneet uuden kerroksen Forsbackantien maisemaan. Forsbackantietä pohjoiseen. Kuva Sini Moilanen 2016.

Arvot vaikuttavat maisemaan suhtautumiseen ja näin myös toimintaan. Arvot ovat aina subjektiivisia, jostakin näkökulmasta määriteltyjä ja valittuja.¹³⁸ Myös tutkija tekee subjektiivisia valintoja, jotka vaikuttavat tutkimuksen tulkintoihin ja johtopäätöksiin.¹³⁹ Moraalisen maiseman tulkinnan kautta lähelle tulee arvottaminen, jota käsittelen seuraavassa luvussa Espoon historiallisten teiden arvottamisessa käytettyjen teemojen kautta.

3.2. Espoolaisen historiallisen tiestön maisema arvottamisen näkökulmasta

3.2.1. Historiallinen arvo

Historia on vähemmän kuin menneisyys.¹⁴⁰ Historia on menneisyydestä kirjoitettua tulkintaa. Tiestä tulee historiallinen siihen liittyvien menneisyyden jälkien tutkimisen ja tulkinnan kautta. Historiallisen tien arvo ei kiinnity pelkkään materiaan. Aineellinen ympäristö on suoraan kytköksissä aineettomiin teemoihin.¹⁴¹ Aineellisten arvojen rinnalla ja sisällä on aineettomia arvoja, jotka kokoavat yhteen historiallisen kohteen merkitykset ja sisällöt. Materiaalinenkin arvo saa ulottuvuutensa aineettomuudesta, jossa kulttuuriset ja emotionaaliset tarinat selittävät ja ymmärtävät aineellista kokonaisuutta.

¹³⁸ Maaranen 2017, 2014, 216. Kivilaakso 2017, 223. Raivo 1997, 207.

¹³⁹ Lavento 2008, 32.

¹⁴⁰ Lowenthal 1984, 214-217.

¹⁴¹ Kivilaakso 2017, 118.

Historiallinen arvo ja ikä ovat osa kohteen muistomerkkiarvoja.¹⁴² Toisaalta *historiallisten arvojen arvottaminen on pikemminkin yksittäistapausten erittelyä*.¹⁴³ Historiallinen arvo viittaa tien historialliseen merkittävyyteen. Tiehen voi liittyä historiallisesti merkittäviä tapahtumia, henkilöitä tai aatteita. On teitä, joihin saatetaan liittää kokonaisia tapahtumia, kuten suomalaisia Talvisodasta muistuttava Raatteen tie, tai ajanjaksoja, kuten Espoonkin halki kulkeva keskiaikainen Suuri Rantatie eli Kuninkaantie.¹⁴⁴ Teiden historiallinen merkitys voi olla myös siinä, mitä tie on yhdistänyt. Esimerkiksi Forsbackantie on merkittävä osa Espoonkartanon historiaa, sillä tie on ollut tärkeä yhteys kartanon ja sahan välillä.

Tiekohteessa historiallinen arvo ja uutuusarvo ovat jatkuvassa ristiriidassa.¹⁴⁵ Etenkin käytössä olevat historialliset tieosuudet ovat jatkuvien muutospaineiden alla. Taloudellinen näkökulma on keskeinen tiekohteiden ylläpidolle ja kehittämiselle. Historialliset arvot voivat jäädä korostuneen käyttöarvon jalkoihin, kun kehitys ja uudistaminen käytön tai talouden näkökulmasta ovat tärkeämpiä kuin kohteen historialliset erityisyydet. Teiden kohdalla ristiriita on ilmeinen, mutta myös hyvin monimutkainen, sillä teiden orgaaninen, ajassa ja maisemassa elävä muoto ei ole lähtökohtaisestikaan pysyvä: vaikka linjaus pysyisikin fyysisessä mielessä lähes muuttumattomana, tien ilmiö ja tarkoitus ovat jatkuvassa muutoksessa. Taloudelliset argumentit ovat helposti mitattavissa, jolloin abstraktimmat ja subjektiivisina pidetyt kulttuurimaiseman arvot voivat jäädä taloudellisen argumentoinnin jalkoihin.¹⁴⁶ Kulttuurinen arvo voi toki olla väliarvo taloudellisten arvojen lisäämiselle.¹⁴⁷

Tieto menneistä tapahtumista ja merkityksistä on jälkeenpäin tehtyä tulkintaa. Historiallista merkittävyyttä tarkastellaan nykyhetkestä käsin. Historiallisen arvon perustana on kohteen kyky ilmentää aineellista ja aineetonta menneisyyttä.¹⁴⁸ Se vaatii tietoa ja tulkintoja, joiden kautta *menneisyyden jäänteille rakennetaan uutta arvoa ja uusia merkityksiä*--.¹⁴⁹ Historiallisen arvon määrittely on tiedon kautta tehtävää tulkintaa.

¹⁴² Kivilaakso 2017, 220-221.

¹⁴³ Vuojala 2014, 131. Maaranen 2017, 2016.

¹⁴⁴ Raivo 2004, 145.

¹⁴⁵ Tätä ristiriitaa pohtii Kivilaakso 2017, 123.

¹⁴⁶ Hautamäki 2016, 38.

¹⁴⁷ Kivilaakso 2017, 208.

¹⁴⁸ Karhunen 2014, 147. Raivo 2004, 145.

¹⁴⁹ Sivula 2013, 161.

Historiallisen arvon anto perustuu lähteisiin, joiden kautta menneisyyden maiseman yhä olemassa olevat osat tulevat näkyviksi.

3.2.2. Säilyneisyys

Säilyneisyyden arvo syventää historiallista arvoa.¹⁵⁰ Säilyneisyys tai autenttisuus on monimutkaisesti käsitettävä arvo. Kulttuuriperinnön *auktorisoidussa diskurssissa*, eli asiantuntijoiden ylhäältäpäin määrittelyssä arvottamisessa tavallisten ihmisten huoli alkuperäisyydestä ja säilymisestä voi rajoittaa valittujen suojelukohteiden käyttöä ja kehitystä.¹⁵¹ Onko teiden materiaalin arvo tien maiseman arvo?¹⁵² Materiaalisella arvolla tarkoitan tässä yhteydessä tien ilmiä ja fyysistä kokonaisuutta. Säilynyt materiaalisuus viittaa tien materiaalien ja yksityiskohtien autenttisuuteen. Inventointityön aikana kohteiden moninaisuus näytti, ettei säilyneisyys ole vain yksityiskohtaista materiaalin tai rakennustekniikan säilyneisyyttä. Tiekohteiden säilyneisyyttä voivat olla käytötavan, merkityksen, yksityiskohtien tai maisemakohteiden säilymistä.

Rakennettua kulttuuriympäristöä arvotettaessa esiin on noussut kerroksellisuus arvona. Alkuperäisenä ja säilyneenä pidetään nykykäsityksen mukaan myös kerroksellista ympäristöä.¹⁵³ Historiallinen kerroksellisuus pitää sisällään ajan saatossa muodostuneet seikat, jotka ovat koettavissa maisemassa. Historiallinen kerroksellisuus kuvaa menneisyyden hoidon ja käytön jälkiä, mutta myös nykyhetkeä sekä tulevaisuutta.¹⁵⁴ Kerroksellisuus tiemaisemassa viittaa jatkuvuuteen ja elävyyteen. Samalla tieverkosto on toiminnallisen maiseman koossapitävä rakenne tien läheisyydessä olevien maankäyttöjen rinnalla. Tieverkoston moniulotteisuus näyttää esimerkiksi maiseman verkostomaisen luonteen ja käsikirjamaisuuden, joita on käsitelty jo aiemmissa luvuissa.

Teissä yhdistyy konkreettiset rakennelmat sekä abstraktimpi maisemakokonaisuus. Tie rakenteena kuuluu arkkitehtoniseen aineelliseen kulttuuriympäristöön.¹⁵⁵ Tiemaisemassa tärkeitä säilyneitä seikkoja ovat tien varren maisema-alueet, maamerkit sekä tien linjaukseen liittyvät yksityiskohdat. Tien alkuperäiset käyttötarkoitukset antavat

¹⁵⁰ Karhunen 2014, 147.

¹⁵¹ Kulttuuriperinnön auktorisoitu diskurssi kuvaa keskustelua, jossa asiantuntijat määrittävät kulttuuriperinnön arvoa. Kivilaakso 2017, 161. Karhunen 2014, 52-53, 146. Enqvist 2016, 12-13.

¹⁵² Vuojala 2014, 132.

¹⁵³ Kivilaakso 2013, 161, 232. Koponen 2006, 28. Wäre 2011, 44.

¹⁵⁴ Hautamäki 2016, 50.

¹⁵⁵ Aineellisesta kulttuurista kirjoittaa esimerkiksi Aura Kivilaakso, joka kuvaa asuinalueiden rakennettua kulttuuriympäristöä suojelukeskustelun valossa. Kivilaakso 2013, Kivilaakso 2017.

viitteitä tien menneestä asusta. Mitä suuremmalla käytöllä, sitä leveämpi tie on ollut. Työhön liittyvien teiden kuten saha- tai myllyteiden on täytynyt olla hyvässä kunnossa, jotta kuormien ajo hevosella on ollut mahdollista. Tien autenttinen asu on voinut olla myös hyvin keho. Idylliseksi maisemaksi mielletävä historiallinen tieyhteys on todellisuudessa voinut olla mutainen, kuoppainen ja vaikeakulkuinen kinttupolku.¹⁵⁶

Historiallisen tien maisema on sekä maaseutumaisemaa ja urbaania maisemaa.¹⁵⁷

Maaseutumaisessa ympäristössä esimerkiksi Loojärvellä ja Velskolassa vanhat tiet ovat osa maaseudun kulttuurimaisemaa. Historiallisille teille tyypilliset piirteet, kuten maiseman reuna-alueella kulkeminen ja maanviljelyksen läsnäolo tiemaisemassa ovat helposti havaittavissa. Kaupunkimaistuneissa ympäristöissä, kuten Espoon keskuksessa historialliset tielinjat ovat paikoin sekoittuneet uuteen rakenteeseen niin, ettei niistä ole jäljellä maisemassa kuin viiva kartalla vanhan linjauksen kohdalla. Tutkimusalueella on myös monia metsän keskellä kulkevia teitä. Metsän maisema ei ole staattinen, mutta mikäli tie on karttalähteiden perusteella aina kulkenut metsän ympäröimänä, voi tiemaiseman ajatella olevan tilaltaan ja tunnelmaltaan hyvin säilynyt, vaikka metsän hoito ja käyttö ympärillä olisikin muuttunut.

Säilyneet historiallisen tien yksityiskohdat voivat olla muistuttamassa voimakkaasti muuttuneen tiemaiseman menneisyydestä. Rakennukset, sillat, kiveykset tai vaikkapa vanhat tienviitat ovat jäänteitä tiestön historiasta. Muistomerkkeinä ne ovat korvaamassa kadonnutta menneisyyden maisemaan.¹⁵⁸ Esimerkiksi Suureen Rantatiehen kuuluva Kuninkaankartanontie kulkee Kauklahdessa voimakkaasti rakennetun asuinalueen läpi. Tien menneisyydestä on muistuttamassa yksityiskohtana hyvin säilynyt kivinen tienviitta. Pohjoisemmassa, Espoon kartanon kohdalla oleva museosilta ja muut vanhat kiviholvisillat muistuttavat vanhan tieyhteyden merkityksistä. Espoon läpi kulkeva Kuninkaantie on merkitty opastein, ja vaikka tien maisema on paikoin voimakkaasti muuttunut ja kaupungistunut, kokonaisuutena tien luonne aikaansa kuvaavana yhteytenä

¹⁵⁶ vrt. myös Raivo 2004, 152-154..

¹⁵⁷ Maaseutumaisemalla tarkoitan maisemaa, joka muodostuu maaseutuelinkeinojen, Espoossa nimenomaan maanviljelyn ominaispiirteistä. Hautamäki 2016, 50.

¹⁵⁸ Lowenthal 1984, 43.

on säilynyt. Toisaalla Espoossa on asultaan ja maisemaltaan hyvin säilyneitä tiekohteita. Mitä säilyneempi tien maisema on, sitä enemmän menneisyyden merkkejä on maisemassa jäljellä.

3.2.3. Kulttuurimaisema

Kulttuurimaiseman kautta arvottaminen toteutettiin niin, että kulloisenkin tiekohteen läheisyydessä olevat paikalliset, maakunnalliset ja valtakunnalliset nimetyt kulttuuriympäristökohteet koottiin yhteen. Yhteen vetäen voidaan yksinkertaistaa, että mitä enemmän nimettyjä kohteita historiallisen tien ympäristössä on, sitä paremmin säilynyt ja monimuotoisesti arvokas kohde on.

Kulttuurimaisemien hierarkkinen arvottaminen näkyy paikallisella tasolla monella tavalla. Kansainväliset, valtakunnalliset ja maakunnalliset kohteet koetaan usein paikallisia kohteita arvokkaampina. Suojelukeskusteluissa paikallinen taso on jäänyt alimmalle tasolle.¹⁵⁹ Kansainvälisiin, valtakunnallisiin ja seudullisiin kulttuuriympäristökohteisiin liittyy julkinen, laaja merkityksenanto.¹⁶⁰ Paikallisen tason kulttuuriympäristön nimeämisessä on kaksi näkökulmaa, jotka antavat omat piirteensä kulttuurimaisemaksi tai kulttuuriperinnöksi nimetyille kohteille. Ensinnäkin on asiantuntijalähtöinen tarkastelu, jossa korostuu julkinen keskustelu ja päätöksenteko. Toisaalta paikallisen tason osalliseskeinen merkityksenanto, oman arkiympäristön tulkinta lisää syvyyttä pelkkään asiantuntijatietoon. Espoon historiallisten teiden selvitystäkin kuvaava asiantuntijalähtöinen tarkastelu saisi siis jatkosyvyyttä paikallisilta. Luvussa 3.1.3 kuvattu teiden kokemuksellisuus olisi arvottamisen näkökulmasta kokonaan oma tutkimuskohteensa. Historiallisten teiden osalta kokemuksellisuutta tuli hiukan ilmi Espoossa 2016 tehdyssä reitteihin liittyvässä asukaskyselyssä.¹⁶¹

Kulttuuriympäristöjen merkitysten hierarkkisuus perustuu suojelun toimijoihin. Rakenetun kulttuuriympäristön inventointi, maakuntakaavoitus sekä kunnallinen kaavoitus luovat tarkastelutasot, joissa valtakunnallisia, seudullisia ja paikallisia kohteita valitaan ja arvotetaan.¹⁶² Nimetyt kulttuuriympäristökohteet historiallisten teiden alueella vaikuttavat osaltaan tien maiseman liittämistä osaksi suurempaa maiseman visuaalista

¹⁵⁹ Koponen 2006, 28, 90-91.

¹⁶⁰ Sivula 2013, 171.

¹⁶¹ Reitit, raitit ja polut. Asukaskyselyn tuloksia 2016, 14.

¹⁶² Karhunen 2014, 143-144.

kokonaisuutta ja kaupunkikuvaa.¹⁶³ Kaavoituksen yhteydessä hierarkkiset kulttuuriympäristöt ja –maisemakokonaisuudet ovat tärkeinä ohjenuorina suunnittelun suuntaviivoista mahdollisuuksista. Valtakunnalliset, seudulliset ja paikalliset kohteet ja alueet nähdään eri näkökulmista arvokkaina ja säilyttämisen arvoisina kokonaisuuksina.

Historialliset tiet ovat monella tavalla hierarkkisia. Tarkoituksiltaan, merkityksiltään, käytöiltään ja käyttäjiltään eronneet reitit ovat saaneet uuden hierarkkisen järjestelmän arvotettuina kulttuuriympäristöinä. Valtakunnalliset kohteet ovat valtakunnan historian kannalta merkittäviä, maakunnalliset kohteet taas seudullisessa mielessä merkittäviä. Molemmilla on ollut ja on edelleen myös paikalliset merkityksensä. Paikallisesti merkittävät kohteet eivät taas valtakunnallisessa tai seudullisessa mittakaavassa välttämättä näyttäydy erityisinä. Tiekohteiden hierarkkinen arvottaminen ei perustu teiden menneeseen tai nykyiseen käyttöhierarkiaan paikallisena, seudullisena tai valtakunnallisena yhteytenä.

Hierarkkisia näkökulmia ei pidä mielestäni sekoittaa arvojärjestykseen. Paikallisesti merkittävä kulttuuriympäristö ei ole enempää tai vähempää arvokkaita kuin valtakunnallinen kohde. Arvokkuus liittyy kulloiseenkin näkökulmaan. Valtakunnallisesti, tai jopa kansainvälisesti merkittäväksi nimetyllä kohteella on aina paikallisia arvoja ja merkityksiä, jotka saattavat tuoda kohteeseen vielä syvempää merkitystä. Eri organisaatioiden nimeämät kulttuuriympäristöt ovat tulkittuja menneisyyden jäänteitä. Merkityn ja suojellun kulttuuriympäristön yhteydessä kulkeva historiallinen tieyhteys tunnistetaan osaksi säilynyttä kerroksellista menneisyyden maisemaa.

Espoon historiallisille teille tyypillistä on niiden liittyminen kartanoiden tai kartanoiden väliseen liikenteeseen. Kartanot ovat vallan maisemaa ja ne ovat vaikuttaneet huomattavasti pääkaupunkiseudun kaupunkirakenteeseen. Kartanoiden päärakennuksille auenneet tulokujanteet ovat puukujineen tärkeä symbolinen väylä.¹⁶⁴ Esimerkiksi Gumbölen kartanolta Espoon kartanolle johtanut yhteys, joka on tutkimusalueen parhaiten asultaan ja maisemaltaan säilyneitä tieosuuksia, on ollut osa kartanoiden välistä liikennettä. Samoin osin tierauniona oleva Forsbackantie on ollut Espoon kartanon sahatoiminnan kannalta tärkeä yhteys.

¹⁶³ Karhunen 2014, 147.

¹⁶⁴ Hautamäki 2016, 28-60, 131, 302.

3.2.4. Nykyarvo

Nykyarvo viittaa aikaan sidottuihin arvoihin.¹⁶⁵ Jo 1960-luvulla Martti Jaatinen kuvasi suomalaisen tien perusarvoiksi taloudellisuuden, turvallisuuden ja kauneuden.¹⁶⁶ Taloudellinen näkökulma on vahvana osana historiallisten teiden nykyarvoa, ja on ollut sitä aina, kun teitä on rakennettu ja niiden ylläpidosta on huolehdittu. Taloudellisen argumentoinnin käyttäminen on vallankäytön muoto. Taloudellisella näkökulmalla tavoitellaan *hyötyä*.¹⁶⁷ Toisaalta tien ylläpidon ja käytön kannalta taloudellinen näkökulma on välttämätön. Tieverkko on olennainen kaupunkiympäristön verkosto, jonka ylläpito ja kehittäminen on osa kaupungin kokonaisvaltaista ryhtiä. Ylläpidon mahdollistaminen luo omat vaatimuksensa myös historiallisten teiden ulkomuodolle: lumenaurauskaluston leveydet määrittävät esimerkiksi kevyenliikenteen väylien leveydet, joten historiallisten tiekohteiden kehittämisessä on samat reunaehdot kuin muissa tiekohteissa. Nämä vaatimukset ovat osaltaan vaikuttamassa tiemaiseman muuttumiseen.

Maiseman luonteeseen kuuluvat siihen jääneet aikojen jäljet. Kuten historialliset rakennukset, myös tiet elävät käytössä.¹⁶⁸ Kun teitä tutkitaan suunnittelun lähtökohdista, niiden käyttöarvo korostuu. Tien merkitys on niiden käytettävyydessä ja joustavuudessa. Tie on olemassa käyttöä varten. Käyttöarvo on eräs *välinearvon* muoto. Välinearvo kuvaa toiminnan kautta syntyvää arvoa.¹⁶⁹ Käyttöarvo voi olla ristiriidassa kohteen muiden arvojen, kuten historiallisten arvojen tai säilyneisyyden näkökulmasta. On tavoitteellista, että käytössä oleva kulttuuriympäristö, tässä tapauksessa tie, palvelee sen käyttäjiä hyvin. Tämä vaatii huoltoa ja kehittämistä, ehkä uusia rakenteitakin, jotka on kuitenkin istutettava ympäristöön sen vaatimalla arvokkuudella.¹⁷⁰ Hyvässä kunnossa oleva tie on käyttöarvon näkökulmasta arvokkaampi kuin huonokuntoinen.¹⁷¹ Historiallisten arvojen korostuminen saattaa pelästyttää pelkästään käyttöarvon koke-

¹⁶⁵ Kivilaakso 2017, 220-221.

¹⁶⁶ Jaatinen 1967, 11.

¹⁶⁷ Kivilaakso 2017, 140-141. Rahola 2011, 208.

¹⁶⁸ Raivo 1997, 203. Vuojala 2014, 133.

¹⁶⁹ Karhunen 2014, 48.

¹⁷⁰ Kilpelä 2011, 101. Kivilaakso 2017, 221.

¹⁷¹ Samaa teemaa voidaan lähestyä rakennusten näkökulmasta: hyväkuntoinen historiallinen rakennus nähdään arvokkaampana kuin huonokuntoinen. Kivilaakso 2013, 215.

vat tienkäyttäjät. Suojeleminen saatetaan nähdä kohteen *museoimisena*, joka pysäyttää koko kohteen kehityksen.¹⁷² Historiallisten teiden ja tiemaisemien hoito korostaa parhaimmillaan menneisyyden maiseman jäänteitä nykymaisemassa.

Oman kysymyksensä kokonaisuuteen luo maiseman kerroksellisuus.¹⁷³ Tiemaisema on jatkuvasti kerrostuva, pölyn laskeuduttua uusi muutos ajaa sen yli. Nykymaisemassa kulkeva ja käytössä oleva historiallinen tie on nykyisessä asussaan palvelemissa ajan tarpeita. Tutkimusalueen paineet tehokkaampaan maankäyttöön ja kaupungin kasvuun ovat ilmeiset. Käytön näkökulmasta muutospainet ovat kovat, ja turvallisuus on yksi isoimmista käyttöarvon mittareista. Esimerkiksi Pohjois-Espoossa paineet historiallisten teiden varsille rakennettavista kevyenliikenteenväylistä on kovat. Käyttäjien turvallisuuden ei pidä vaarantua arvojen suojelun nimissä. Historiallisille teille tyypilliset ominaisuudet kuten kapeus ja mutkaisuus ovat vaarantamassa nykyistä liikenneturvallisuutta, mutta toisaalta ne pakottavat pitämään tilannenopeudet matalina. Historiallisille teille tyypillisten ominaisuuksien korjaaminen kadottaa menneisyyden jälkiä.

Tiellä on selvä välinearvo. Toisaalta maisemansuojelussa ajatellaan, että maisema on arvokas sellaisenaan, ilman välineellistä arvoa.¹⁷⁴ Joskus kohteiden muut arvot painavat käyttöarvoa enemmän.¹⁷⁵ Espoon kotiseutumuseon Glimsin lähellä vanha kiviholvisilta ja linjaus on jätetty kevyenliikenteen käyttöön, kun runsaasti liikennöity Vanha Turuntie ylittää Espoonjoen kivenheiton päässä. Tien pinnoitteet, valaistus ja muut yksityiskohdat jopa lisäävät kohteen kulttuurista arvoa saavutettavuuden ja käytettävyyden kautta.¹⁷⁶ Jos Espoon keskuksen kulttuurimaiseman kohteita verrataan toisiinsa, saadaan käytettävyyden näkökulmaa tarkennettua. Espoon keskiaikaiselle tuomiokirkolle ja hautausmaalle johtava Suuren Rantatien linjaus on vuosisatoja vanha, kuten kirkkokin. Kirkon rakennus ja tien linjaus ovat säilyneet, mutta niitä on ajan vaatimusten ja mahdollisuuksien mukaan paranneltu. Yhä käytössä olevaa kirkkoa ei enää valaise kynttilät, ja kirkkotie ei ole mutainen kärrytie vaan kestopinnoitettu autotie.

¹⁷² Kivilaakso 2013, 220.

¹⁷³ Vuojala 2014, 132.

¹⁷⁴ vrt. Maaranen 2017, 232-233. Ympäristöfilosofisessa näkökulmassa nähdään, että luonnolla on itseisarvo. Toisaalta tuotantokeskeisessä ja ihmiskeskeisessä tarkastelussa luonto on välinearvo. Samaa vastakkainasettelua voidaan soveltaa tiemaiseman tulkinnassa. Välinearvona tie valitaan nähtäväksi puhtaasti pelkkänä liikenneväylänä.

¹⁷⁵ Rahola 2011, 207-208.

¹⁷⁶ Saavutettavuuden ja käyttöarvon suhdetta pohtii esimerkiksi Kilpelä 2011, 101.

Tien käyttöarvon korostuessa tietä ja tiemaisemaa ei välttämättä nähdä kulttuuriympäristönä, vaan se on liikkumisen väylä, arjen ympäristö. Käytännöllisistä syistä johtuen uusi väylä on rakennettu usein vanhan väylän päälle, jolloin tielle on syntynyt uusi kerros kulttuuria.¹⁷⁷ Aineellisen kulttuuriympäristön ja rakennetun ympäristön säilymistä on käyttö, jonka myötä kohteita myös hoidetaan. Käyttö voi olla myös muuttuvaa.¹⁷⁸

Rakennettu luonnonmaisema on osa kulttuuria. Luonto ei ole kulttuurin vastakohta, vaan osa kokonaisuutta, jossa ihmisen kädenjälki näkyy.¹⁷⁹ On historiallisia teitä, joiden ympäristöön liittyy erilaisia puistoja ja puutarhoja. Puistot ja puutarhat ovat esimerkkejä luonnonmaiseman ja kulttuurimaiseman sekoittumisesta, sillä ne pitävät sisällään arvoja molemmista näkökulmista.¹⁸⁰ Esimerkiksi Träskändan kartanopuistossa historiallinen tielinja kulkee yhä puiston läpi. Maiseman uusimpiin kerroksiin kuuluvat golfkentät Luukissa, Gumbölessä, Lövkullassa ja Mynttilässä ovat niin ikään uutena maisemakerroksena historiallisten teiden läheisyydessä.

Historialliset tieyhteydet ovat yksi perinnemaisemien ryhmä. Perinnemaisemille suojelua tärkeämpää ylläpitoa on *hoito*.¹⁸¹ Perinnemaisemissa kerrostuvat erityisellä tavalla luonnon ja ihmisen vuorovaikutus. Perinnemaisemat ovat usein *moniarvoisia*.¹⁸² Esimerkiksi Pohjois-Espoossa Heinästien varrella on useita moniarvoisia perinnemaisemia ja omaleimaista piennarkasvillisuutta. Heinästien maisemakokonaisuus on hyvin säilynyt pohjoisespoolainen tiemaisema, ja tien piennarkasvillisuus merkittävää kulttuuri-vaikutteihin sekoittunutta luonnonympäristöä.¹⁸³ Tiellä on vahva käyttöarvo alueen tärkeänä tienä, sillä on historiallinen merkitys alueen seudullisilla yhteyksillä, sen vaikutuspiirissä on ollut saha ja mylly, se kokoaa yhteen pitkään käytössä olleita maatalouden maisemia. Piennarkasvillisuus on muotoutunut tien varrelle juuri ympäristön omaleimaisen ja pitkään säilyneen luonteen vuoksi. Luonnonarvot piennarkasvillisuuden muodossa, ja tulevaisuuden arvot mahdollisen rakentamisen lisääntyessä ovat

¹⁷⁷ Tie ja tien maisema on verrattavissa teolliseen kulttuuriperintöön, jota ei ennen 1970-lukua ollut. Teollinen kulttuuriperintö muotoutui vasta, kun työn paikkoja alettiin nähdä uudessa valossa elinkeinoelämän murroksen myötä. Historiallinenkin tie ei ole kulttuuriympäristöä ennen kuin sen arvot tunnustetaan ja nimetään. Aiheesta kirjoittaa Sivula 2013. Liikennevirasto 2014, 20.

¹⁷⁸ Kivilaakso 2013, 215. Kilpelä 2011, 101.

¹⁷⁹ mm. Kivilaakso 2017, 126-127.

¹⁸⁰ Dietze-Schirdewahn 2010, 83.

¹⁸¹ Maaranen 2017, 230.

¹⁸² Maaranen 2017, 235.

¹⁸³ Lampinen, Jussi & Annala, Katri 2014, 80-82, 121-122.

kaikki rinnakkain kulkevia ja tien arvottamiseen liittyviä arvokokonaisuuksia. Historiallisia teitä hoidettaessa on huomioitava tien ympäristöön liittyvät käyttöarvot, kulttuuriset arvot sekä luonnonarvot.

3.2.5. Elämyksellisyys

Elämyksellisyydellä viitataan nykyarvoihin ja tulevaisuuden suunnitteluun. Elämyksellisyys on myös historiatietoisuutta, mikäli tieto maiseman menneisyydestä on tarjolla käyttäjille. Arvottamisen elämyksellisyyttä kuvattaessa huomiona ovat paikan ilmentymiset, konteksti, historialliset muutokset sekä kohteen erityispiirteet ja kerroksellisuus.¹⁸⁴ Elämyksellisyys ja alueen viihtyisyys ovat hyvin subjektiivisia lähestymistapoja. Elämyksellisyyden näkökulmasta saattaa korostua alueen esteettisyys muiden arvojen kustannuksella.¹⁸⁵ Esteettiset seikat saattavat johdattaa maiseman kokijan myös väärille jäljille silloin, kun kaunis maisema koetaan arvokkaaksi nimenomana kulttuurimaisemana ilman perusteluja. Ilman tietoa uusia ja keinotekoisia maisemia voidaan virheellisesti tulkita menneisyyden jäljiksi. Esimerkiksi Luukissa virkistysreittinä toimiva Vanha Luukintie on vanha seudullinen, hyvin säilynyt yhteys. Alueella on kuitenkin myös muita samanlaisessa maisemassa kulkevia, mutta uusia virkistysreittejä. Maiseman visuaaliset piirteet eivät sinänsä ole vääriä arvoja, mutta asiantuntijatyönä arvottamisen tulee perustua kokonaisvaltaiseen näkemykseen. Käsitys kauniista tai rumasta sisältää subjektiivisia näkemyksiä hyvästä tai huonosta maisemasta.¹⁸⁶

Aineellinen ympäristö on suoraan kytköksissä aineettomiin teemoihin, sillä kulttuuriympäristöihin liittyy myös aineeton tarinallinen syvyys.¹⁸⁷ Kohteen menneisyys kiehtoutuu paikan hengeksi, joka on aistittavissa kussakin kohteessa ainutlaatuisena ja erilaisena. Paikan tuntu voi olla *yleistä* tai *erityistä*.¹⁸⁸ Osa historiallisista teistä on yhdessä luonnonmaisemakokonaisuuden kanssa vaikuttavia, esteettisiä kokemuksia. Velskolantien tai Loojärventien kunnioitusta herättävät kalliot, mutkaisen Kunnarlantien pohjoisosan hidastamaan pakottava puukuja ja hyvin säilynyt Vanhan Myntintien metsässä

¹⁸⁴ Koponen 2006, 93.

¹⁸⁵ Kivilaakso 2013, 125-126, 233.

¹⁸⁶ Kivilaakso 2017, 223.

¹⁸⁷ Kivilaakso 2017, 118. Karhunen 2013, 268.

¹⁸⁸ Koponen 2006, 91.

kulkeva tieosuus ovat tunnultaan ainutlaatuisia ja toisistaan eroavia historiallisia tiekohteita. Paikan identiteetti kuvaa paikan omalaatuisuutta ja tunnistettavuutta juuri kyseiseksi paikaksi.¹⁸⁹ Historiallisilla teillä on oma luonteensa, joka näyttäytyy tiellä, liikkeessä ja pysähtyneenä. Tien asu, luonnonympäristö, maisemakokonaisuus, toiminnallisuus, kulttuurimaisema, käyttöarvo, kerroksellisuus ja näkyvät menneisyyden jäljet muodostavat yksilöllisen kokonaisuuden, joka tekee kyseisestä tiestä juuri sellaisen kuin se on.¹⁹⁰

Paikat muodostavat tilan. Historiallisen tien maisema muodostuu liikkeen jatkumosta, kokonaisuudesta ja yksityiskohdista. Kokemuksen kautta muodostuu tulkinta paikan hengestä, joka on kullekin paikalle ominainen. Tiemaiseman rytmi syntyy sitä ympäröivästä maisemasta. Tiemaiseman erityisyydet sekä maiseman vaihtelu ovat tärkeitä paikan omaleimaisuuden kannalta.¹⁹¹

Paikkojen kautta rakentuu ihmisen identiteetti. Paikkaidentiteetti on yksilön tai ryhmän identiteetti, joka muodostuu suhteessa johonkin paikkaan. Yksityiset tai jaetut muistot sitoutuvat paikkaan.¹⁹² Espoon pitäjän menneisyys, kylien kehitys, sukupolvien kokemukset sekä uudelleen kerrotut ja omaksutut tarinat ovat osa tiestön menneisyyttä ja koettuja arvoja. Historiallisen tien elämyksellisyyteen liittyy käyttäjän kokema näkemys tiestä *menneisyyden läsnäolon todisteena, muistin paikkana*. Historiallisten teiden maisema voi olla myös laajemmin käsitetty *muistin maisema*. Historiallinen tie muistin maisemana näyttää kerroksellisen maisemakokonaisuuden, joka kertoo maiseman menneisyydestä.¹⁹³ Muisti voi olla ylisukupolvista. Menneisyys on moninainen ja yksilöllinen: menneisyyden kohteeseen liittyy merkityksiä, jotka elävät käyttäjän mielessä vaikka tiemaisema ja käyttö olisivatkin muuttuneet. Kohde muuttuu ikään kuin monumentaaliseksi, merkiksi joka yhdistää monien näkökulmien menneisyydet. Monumentit voidaankin nähdä nykyisyydessä näyttäytyvinä menneisyyksinä.¹⁹⁴

¹⁸⁹ Karhunen 2014, 43-44.

¹⁹⁰ vrt. Ryden 1993, 38.

¹⁹¹ Maiseman maantieteelliset ominaisuudet ja vuodenaikojen vaihtelut luovat maisemalle oman rytminsä. Tilley 1994, 14-15, 26. Liikennevirasto 2014, 18.

¹⁹² Tilley 1994, 15. Kivilaakso 2017, 131. Bond & Worthing 2016, 52. Raivo 2004, 143. Karhunen 2014, 43-44. Suonpää 2013, 60. Ryden 1993, 80. Storhammar & Tohmo 2010, 48.

¹⁹³ Sivula 2013, 161, 164.

¹⁹⁴ Raivo 1997, 204.

Suunnittelun näkökulmasta tulevaisuuden elämyksellisyys vaatii konkreettista puuttumista tieympäristöihin. Historiallisten teiden säilyminen, identiteetin korostaminen, historiatietoisuuden lisääminen ja virkistyskäyttö vaativat tutkimusta, popularisoitua tietoa, kunnostustöitä, opastauluja, korvaavia yhteyksiä sekä muita maiseman fyysistä ilmettä parantavia seikkoja.¹⁹⁵ Paikan merkitseminen esimerkiksi opastein kiinnittää kohteen muistin paikaksi muistuttamaan menneistä ilmiöistä ja tapahtumista. Toisaalta maisema on aina uuden sukupolven käytettävissä oleva mahdollisuus. Menneiden sukupolvien kädenjälki näkyy maisemassa, mutta kulloisellakin ajalla on mahdollisuus ottaa maisema omaan käyttöönsä.¹⁹⁶ Maaseutuun, teollisuuteen ja asumiseen liittyvät kulttuurimaisemat ovat kerroksellisia ja jatkuvassa muutoksessa olevia arjen ympäristöjä. Paikan ominaispiirteet voivat säilyä maisemassa, vaikka sen osia muuttuisikin. Esimerkiksi maaseudun kulttuurimaisema on säilynyt, vaikka tuotannon tavat ja mahdollisuudet ovatkin muuttuneet esimerkiksi koneellistumisen myötä.

Tietoa menneestä voidaan käyttää aktiivisesti alueiden imagon houkuttelevuuden lisäämiseksi, kun alueen identiteettiä vahvistetaan menneisyydestä ammennettavilla aineksilla.¹⁹⁷ Yleiskaavatyössä operoidaan tulevaisuuden kanssa. Kaavalla luodaan kuva kaavoitettavan alueen tulevaisuudessa nykyhetkestä käsin. Menneen huomioiminen ja historiatietoisuuden korostuminen on hedelmällinen osa maankäytön jatkuvuutta ja kehitystä. Toisaalta se on myös kulttuuriympäristön hyödyntämistä *välineellisesti*.¹⁹⁸ Kun yleiskaavan tavoitteena on mahdollistaa tuhansien uusien asukkaiden asuinpaikat, on tärkeää, että alueiden omaleimaisuus otetaan suunnitelmissa huomioon. Näin kulttuurinen kestävyys alueilla jatkuu ilman päälle liimattua identiteettiä.

Elämyksellisyyteen liittyy kohteen käyttöarvo ja nykyarvo. Käyttäjät kokevat kunkin tie- maiseman tai kulttuuriympäristökohteen erilaisena.¹⁹⁹ Maiseman itseisarvo voidaan

¹⁹⁵ Asuinalueiden suojeluun liittyviä ympäristön ehostustöitä on tehty esimerkiksi. Pihlajanmäessä, jossa alueen fyysisiin ja sosiaalisiin ongelmiin on puututtu osana alueen imagon kehittämistä. Kivilaakso 2013, 232-233.

¹⁹⁶ Raivo 2004, 146. Hautamäki 2016, 50.

¹⁹⁷ Kivilaakso 2017, 179. Ryden 1993, 64-65. Bond & Worthing 2016, 54-57.

¹⁹⁸ Enqvist 2016, 180.

¹⁹⁹ Koponen 2006, 91.

nähdä elämyksellisyyden välineenä. Tiemaiseman arvokkaaksi tunnustetut piirteet voidaan valjastaa välineiksi elämyksellisyyden toteuttamiseen esimerkiksi matkailussa. Näin maiseman muut arvot jalostetaan uusiksi, ihmiskeskeisiksi arvoiksi.²⁰⁰

4. Historiallinen tie osana nykymaisemaa

4.1. Pysyvyys

Arvotettu ja suojeltu ympäristö on sekä yhteisesti jaettua, julkista kulttuuriperintöä että yksityistä, arkista elinympäristöä. Arvojen tunnistaminen tavoitteellisesti on mahdollisuus kohteen säilymiselle. Arvojen ongelmallisuus liittyy niiden jatkuvaan muuttumiseen.²⁰¹ Arvottaminen kun on aina aikaan sidottua valintaa: säilyneet alueet ja yksityiskohdat kertovat kulloisenkin ajan säilyttämisen arvoisista kohteista. Säilyneet kohteet voivat olla myös unohduksen oikusta koskemattomia ja piilossa säilyneitä. Toisaalta muuttuneet kohteet kertovat omaa kieltään muutoksen aikaisista arvoista ja tarpeista. Jälkeenpäin saatamme ihmetellä esimerkiksi motiiveja rakennusten purkuun tai voimakkaasti rakentunutta maisemaa, kun peilaamme aiempaa tämän hetkisiin arvotuksiimme. Arvot eivät ole ikuisia. Siitäkin huolimatta on hyvä, että arvokkaimmiksi tulkitut kohteet nostetaan erityisesti esiin.²⁰²

Hoidon ja käytön tavoitteet määrittyvät arvojen kautta, sillä arvot ohjaavat toimintaamme.²⁰³ Menneisyyden kohteiden dokumentointi ja arvottaminen kuvastavat *tulevaisuuteen* tähtäävää historiakulttuuria. *Odotushorisontti*, eli tulevaisuuteen kohdistuvat ajatukset ja tuntemukset sekä suunnitelmat ohjaavat päätöksiä, joita kulttuuriympäristön ja maiseman säilyttämiseksi tehdään.²⁰⁴ Suojelun tavoitteena on säilyttäminen. Koska maisema on jatkuvassa muutoksessa, myös suojelun näkökulmat muuttuvat. Suojelun vastaparina on uuden luominen vanhan kustannuksella, ja näiden kahden ääripään välillä tasapainoilu luo tulevaisuuden maisemaa.²⁰⁵

²⁰⁰ Maaranen 2017, 233.

²⁰¹ Maaranen 2017, 223, 231. Hautamäki 2016, 306. Kivilaakso 2013, 141, 214.

²⁰² Jaskanen 2011, 96.

²⁰³ Maaranen 2017, 223-230, 236.

²⁰⁴ Sivula 2013, 185-186.

²⁰⁵ Kivilaakso 2013, 216. Suonpää 2013, 60. Kilpelä 2011, 102.

Moraalisuuteen liittyy suojelun näkökulma. Suojelu on säilyttävää ja muutosta pysäyttävää, auktorisoitua toimintaa. Maiseman säilyttäminen muuttumattomana on ristiriitainen tavoite, sillä maisema muuttuu koko ajan. Kun on huomattu, että maisema voi kadota muutoksen myötä, on kiinnitetty huomiota aktiivisen säilyttämisen merkitykseen. On siis tärkeää, että valikoituja maisemakohteita varjellaan ja säilytetään aktiivisesti. Kohteen historiaa voidaan käyttää argumenttina erilaisissa suojelukeskusteluissa.²⁰⁶

Kulttuuriympäristöt ovat vain yksi kaupunkisuunnittelun moninaisista näkökulmista. Kaupunkisuunnittelussa suuri painoarvo on politiikalla. Kaupunkisuunnittelu on kunnallispoliittista työtä, jossa suunnittelun asiantuntijat luovat poliitikkojen ideoita perusteluiksi suunnitelmiksi. Yhdyn Kivilaakson väitteeseen siitä, että poliittiset päämäärät eivät huomioi tasapuolisesti kulttuuriympäristönäkökulmia.²⁰⁷ Dokumentointi- ja arvottamiskeskustelua värittävät pelot ja toiveet. Asiantuntijat puhuvat kulttuuriympäristöistä eri tavalla kuin osalliset. Toisaalta arvottamisen ja täten säilyttämisen määrittelyn valta on asiantuntijoilla, mutta alueen asukkailla on kokemuksellinen ja ehkä jopa ylisukupolvinen näkemyksensä alueen menneisyydestä.²⁰⁸

Suojellaanko kohdetta käytön vai materian ehdoilla? Suojelun perusteena voivat aineellisen ympäristön lisäksi olla myös aineettomat arvot. Esimerkiksi toiminnallisuuden, sosiaalisuuteen, elävyyteen ja kehitysmahdollisuuksiin liittyvät keskustelut voivat olla mukana kohteen arvokeskusteluissa. Toisaalla toiminnallisuuden nimissä menneisyyden jälkiä voi tuhoutua ja jäädä uusien kerrosten alle. Kaupunkirakenteessa viherrakenne ja rakennukset ovat kovimman muutospaineen alla.²⁰⁹ Käytöstä jääneet tieosuudet ja tierauniot ovat kaupunkirakenteen osana muuttuvien maankäyttöjen paineen alla. Samalla kehittyvien alueiden käytössä olevien teiden käyttö lisääntyy ja asettaa näin vaatimukset tien asuun ja ympäristöön.

Mikään kohde ei synny suojeltavaksi. Suojelu on aktiivista toimintaa, ja sen kohteeksi kehitytään pikkuhiljaa keskustelujen ja arvottamisen kautta. Aktiivinen suojelu on kulttuuriperintöprosessi, jossa kohde merkitään ja tuotetaan aktiivisesti säilytettäväksi

²⁰⁶ Maaranen 2017, 220, 235-236. Kivilaakso 2017, 117.

²⁰⁷ Kivilaakso 2017, 152, 243-244.

²⁰⁸ Kivilaakso 2017, 160, 188. Enqvist 2016. Sivula 2013, 171.

²⁰⁹ Kivilaakso 2013, 216, , 234, 243. Hautamäki 2016, 50.

kulttuuriperinnöksi.²¹⁰ Valinnan kautta arvokkaimmiksi mielletyt tai erilaisilla määreillä todistetut kohteet voidaan säästää aktiivisesti tuleville sukupolville maiseman jatkuvasta muutoksesta huolimatta. Sattuman kautta myös unohdetut kohteet voivat säilyä koskemattomina luonnon helmassa. Suojelu vaikuttaa toimintatapoihin ja tekoihin, ja sitä kautta maiseman kokemiseen.

4.2. Muutos

Muutos on joko syklistä, vuorottelevaa tai lineaarista ja peruuttamatonta.²¹¹ Syklinen vaihtelu on esimerkiksi vuorokauden valoisuuden muutokset tai vuodenaikaisvaihtelut kasvillisuudessa. Lineaarisia, peruuttamattomia muutoksia ovat esimerkiksi sora-kuopan kaivaminen tai tien rakentaminen. Tieympäristöissä molemmat muutoksen tavat ovat läsnä. Elinkeinoihin liittyvät muutokset ovat jatkuvia ja välttämättömiä. Esimerkiksi maitolaiturit olivat vielä 1970-luvulle asti osa arkista tiemaisemaa.²¹² Vanhat tiet eivät ole muuttuneet luontevasti autoteiksi. Uudet kulkemisen tavat ja entistä nopeampaa liikkumista vaativa tapa asettivat paineet teiden ja tiemaiseman muutokselle. Teitä muutettaessa myös tiemaisema muuttui.²¹³ Myös lisääntyvä liikenne on osa muutosta.

Maisema on alati muuttuva kokonaisuus. Maisemaa on mielekästä tarkastella muutoksen, ei kehityksen näkökulmasta. Kehitykseen liittyy näkökulma tavoitteellisuudesta ja tuloksellisuudesta. Muutos on laajempi ja kuvaavampi näkökulma tiemaiseman käsitteeseen. Maiseman peruselementit näyttävät olevan pysyviä, mutta maisemassa on käynnissä jatkuvia hitaita muutoksia. Samalla maisema tai sen osa voi muuttua hyvinkin nopeasti. Omasta nykyhetkestämme käsin ymmärrämme paremmin nopeat muutokset.²¹⁴

*Menneisyyden uudelleen tulkinta nykyisyydestä käsin voi tehdä ympäristön muuttumisen näkyväksi.*²¹⁵ Muutos voidaan nähdä joko *häiritsevä*nä tai *mahdollistajana*. Usein muutos voidaan tulkita säilymisen vastakohtana.²¹⁶ Näin ei kuitenkaan tarvitsisi olla.

²¹⁰ Kivilaakso 2017, 191-194. 215.

²¹¹ von Bonsdorff 1996, 35.

²¹² Laitinen 1997, 142.

²¹³ Qviström 2003, 186, 210.

²¹⁴ Maaranen 2017, 27, 260.

²¹⁵ Koponen 2006, 91.

²¹⁶ Rönkkö 2012, 60.

Espoolainen tieverkosto on moniulotteinen. Säilyneet kulkusuunnat ovat kehittäneet historiallisia tielinjoja. Samalla on syntynyt kokonaan uusia yhteyksiä, jotka ovat säästäneet sivuun jääneet historialliset linjat voimakkaan muutoksen ulottumattomissa. Myös merkitykseltään säilyneet linjaukset ovat osa kehittyvää kaupunkirakennetta. Historiallinen yhteys on alueen kehittymisen perusta. Uusimmat käyttöarvoa palvelevat kerrokset ovat osa historian jatkumoa, joka osoittaa tien ympäristöön liittyvän vuosisataisen kehityksen. Esimerkiksi Pohjois-Espoon päälinjat, Kunnarlantie ja Röyläntie ovat edelleen alueensa merkittäviä yhteyksiä.

Elinympäristöön kohdistuvat tarpeet muuttuvat koko ajan, joten myös kulttuuriympäristöllä on paineita muuttua. Toisaalta myös näkemykset arvokkaasta kulttuuriympäristöstä ovat muuttuneet: arjen maisemat ja ympäristöt ovat nousseet monumentaalisten arvorakennusten rinnalle säilytettävänä ja arvostettavana ympäristöinä.²¹⁷

Tiet kulttuuriympäristön kohteina ovat rakennuksiin verrattavia käytössä eläviä kokonaisuuksia. Teiden arvottaminen ei muuta niitä museoiduiksi yksiköiksi, vaan ne jatkavat merkittynä kulttuuriympäristöinä tarkoitustaan. Käyttökohteena olevan tien suojeleminen on tavoitteellista: käytön halutaan jatkuvan kohteen yksilöllisiä arvoja kunnioittavalla ja säilyttävällä tavalla.²¹⁸ Museotiet ovat oma erityinen kokonaisuutensa historiallisten teiden joukossa. Museotieksi nimetyt kohteet saavat omat kriteerinsä, jotka pysäyttävät tiehen kohdistuvat muutokset suojeluajankohdan mukaisen asun ja rakenteiden ylläpidoksi. Tällaisia kohteita tutkimusalueella on Espoon kartanon Sångbro, Suomen tiettävästi vanhin kiviholvisilta.

Kaupunkimaisemalle on luonteenomaista sen muutos. Tienkin ostat muuttuvat käytössä. Eniten ovat muuttuneet historiallisten teiden risteys- ja liittymäalueet. Kulttuurimaiseman kohdalla on perusteltava muutosten yhteensopivuus ja tarkoituksenmukaisuus. Kulttuurinen kestävyys sallii muutosta.²¹⁹ Maiseman muutokseen liittyy näkemys maiseman sietokyvystä. Maisemalla on kyky sopeutua muutokseen sietokykynsä rajaan asti, jonka yli mennessä muutos on liian voimakasta, jotta maiseman erityisyys kestäisi sen.²²⁰ *Restauroinnissa on kysymys enemmän etiikasta kuin tieteestä, mutta etenkin*

²¹⁷ Salastie 2011, 136-137. Kivilaakso 2017, 159.

²¹⁸ Rakennusten käytön jatkuvuudesta kirjoittaa Kivilaakso 2017, 191-192, 243.

²¹⁹ Hautamäki 2016, 36, 306. Eurooppalainen maisemayleissopimus. Kivilaakso 2013, 235. Kivilaakso 2017, 243. Rahkonen 2014, 94.

²²⁰ Hautamäki 2016, 36.

*etiikasta, jonka toteuttaminen edellyttää tietämistä, osaamista ja tiedettä – taiteesta puhumattakaan.*²²¹ Historiallisia tietä tulisi suunnittelun ja rakentamisen yhteydessä käsitellä yksilöllisinä maisemakokonaisuuksina.

Ihmisen muuttaessa kulttuuriympäristöä on kysyttävä, onko rumat ja epämiellyttävät ympäristöt myös kulttuurimaisemaa?²²² Espoossa esimerkiksi viljelyalueiden muuttaminen golfkentiksi, alueiden rakentuminen, tai liikenneturvallisuuteen liittyvät tien parantamiset muuttavat maiseman esteettisyyttä ja ulkomuotoa.

Liikenneturvallisuus on teihin liittyvissä arvoissa hierarkian korkeimmilla paikoilla. Tapauskohtaisesti se voi painaa maisemallisia arvoja enemmän. Liikenneturvallisuus on ymmärrettävä ja inhimillinen näkökulma käyttöarvoon, mutta muunlainen maisemiarvojen vastakkainasettelu voi olla jopa vallankäyttöä.²²³ Esimerkiksi keskustelut kevyenliikenteenväylistä runsaasti liikennöidyillä historiallisilla tielinjoilla, kuten Röyläntiellä tai Kunnarlantiellä asettavat eri näkökulmat toisensa poissulkeviksi. Toisaalta hedelmällisiä, kaikkia arvoja kunnioittavaa kehitystä on havaittavissa esimerkiksi Nuuksiontiellä tutkimusalueen pohjoisosassa.

Tärkeämpää onkin maiseman muutoksen hallinta kuin sen hillintä.²²⁴ Maisemahistoriallinen tutkimus on vaikuttamassa myös tulevaisuuden maisemaan.²²⁵ Jo luvussa 3.1.1. käsitelty maiseman tiedollinen näkökulma tuo esiin historiatietoisuuden vaikutuksen maiseman hahmottamiseen. Tien maisemaan tehtävät muutokset kuten rakentaminen tulee sovittaa tien maisemakokonaisuuteen sen arvoja kunnioittaen.²²⁶

²²¹ Vuojala 2014, 132.

²²² Enqvist 2016, 187.

²²³ Hautamäki 2016, 39. Enqvist 2016, 29-33.

²²⁴ Saarinen 2008, 25.

²²⁵ vrt. Qviström 2003.

²²⁶ Suhonen 2017, 8.

5. Johtopäätökset

Kuvaus menneisyyden maisemasta on tulkinta jostakin sellaisesta, joka ei ole enää olemassa. Maiseman verkostomaisuus antaa viitteitä menneistä ajoista. Maisema on jokaiselle sukupolvelle uusi näyttämö, johon luodaan uutta ja jonka olemassa olevia kerroksia vaalitaan, muutetaan tai tuhotaan. Menneisyyden maisemaa ei voida tuoda sellaisenaan nykyisyyteen. Se näyttäytyy kuitenkin yksityiskohtina ja kokonaisuuksina nykymaisemassa. Menneen maisemaa voidaan kiteyttää arvottamisen kautta, mutta arvottaminen on aina subjektiivista valintaa ja siihen vaikuttaa monet erilaiset näkökulmat. Kulttuuriympäristöjen arvottamiseen ei ole löydetty yhteneväistä arvottamismallia, eikä sellaista ole mielekästä edes luoda kulttuuriympäristöjen ja –maisemien moninaisuuden vuoksi.

Menneisyyden maisema on läsnä nykyisyydessä historiatietoisuuden kautta. Tieto maisemasta lisää maiseman ymmärtämistä. Niin kutsuttu hermeneuttinen kehä syventää tiedon kautta maisemasta tehtävää tulkintaa. Tieto tien menneistä käytöistä ja menneestä olomuodosta liittyy tiemaiseman ajalliseen jatkumoon. Historian kautta tiessä nähdään tien pitkään säilynyt kokonaisuus sekä muuttuneet yksityiskohdat. Tulkinnan kautta taas herää uuden tiedon tarve, joka edelleen syventää olemassa olevaa tietoa ja sen tulkintaa. Näin tiemaisema itsessään on sekä tutkimisen kohde että lähde. Maisema herättää kysymyksiä ja antaa vastauksia.

Menneisyyden maiseman käsitteellistä pohdintaa olen lähestynyt neljästä näkökulmasta. Kaikki näkökulmat limittyvät yhteen, ja syventävät toisiaan. Verkostomainen maiseman määritelmä on laajin, ja kokoo alleen moniulotteisen, aistittavissa ja tiedettävissä olevan maiseman. Koettu ja aistittu maisema on osa verkostomaista maisemaa. Kokemista ohjaavat aistit, muisti ja keuhollisuus sekä toiminnan tarkoitukset. Kokemus voi olla joko yksityistä tai yhteisöllistä. Tiedettyä maisemaa on lähtein perusteltu tulkittu tieto. Tieto on auktorisoitua ja se sisältää aina valintaa. Tiedon kautta maisemasta voidaan tehdä representaatio eli esitys, joka voidaan nähdä yhtenä menneisyyden maiseman muotona. Espoon historiallisten teiden inventointi on maiseman representaatio.

Historialliset tiemaisemat ovat etenkin paikallisesti merkittäviä kulttuuriympäristöjä. Historiallisen tiemaiseman säilyminen ja muuttaminen on kiinni moraalista valinnoista. Tien maisemaan liittyy lukemattomia arvoja, jotka voivat olla joskus ristiriidassa keskenään. Esimerkiksi voimakas rakentaminen arvokkaalle maisema-alueelle voi olla taloudellisesti perusteltua, mutta se muuttaa kulttuurimaisemaa voimakkaasti. On arvokasta, että kulttuurihistoriallisesti merkittäviä historiallisia tiemaisemakokonaisuuksia arvostetaan ja säilytetään osana arkiympäristöä. Espoossa yhdistyy maiseman moniulotteisuus: maiseman voimakas kaupunkimaistuminen sekä maaseudun elinvoimaisena säilyminen. Nämä molemmat maankäytön puolet ovat koettavissa verkostomaisessa tiemaisemassa.

Espoolaisten historiallisten teiden inventoinnissa määritin tien maiseman koetuksi maisemakokonaisuudeksi. Inventoinnin kautta tiemaiseman menneisyys näyttäytyi nykyisessä maisemassa moniulotteisena kerroksellisuutena. Valitut arvottamiskriteerit ohjasivat inventoinnin tulosten tulkintaa, jonka kautta muodostui representoitaatio espoolaisesta menneisyyden tiemaisemasta. Julkaistu inventointi eli valinnan kautta muodostettu tulkinta maisemasta lisää tietoisuutta espoolaisen tieverkon menneisyydestä. Tietoisuus maisemasta lisää mahdollisuuksia maiseman verkostomaisuuden kokemisesta arkiympäristössä. Näin menneisyyden maisema on läsnä nykyisyydessä kokemisen, tiedostamisen ja tulkinnan kautta.

Lähteet

Espoon historiallisten teiden inventointi

Härö, Mikko: *Espoon historiallinen tieverkko. Arkisto- ja kirjallisuusselvitys*. Espoon kaupunkisuunnitteluvirasto. Museovirasto. 1983.

Härö, Mikko: *Espoon historiallinen tieverkko*. Espoon kaupunkisuunnitteluvirasto. 1985.

Moilanen, Sini: *Espoon pohjois- ja keskiosien historialliset tiet. Kinttupolkuja ja kuninkaantietä B*. Espoon kaupunkisuunnittelukeskus. 1/2017 B. <http://www.espoo.fi/download/noname/%7B9981C3AF-6035-44C1-9D68-D5D0AE2E108A%7D/86090>

Moilanen, Sini: *Espoon tiestön historiaa. Kinttupolkuja ja kuninkaantietä A*. Espoon kaupunkisuunnittelukeskus 1/2017 A. <http://www.espoo.fi/download/noname/%7BAEDAC323-2F81-43D2-8128-7D195A14CEF9%7D/86089>

Lait ja sopimukset

Eurooppalainen maisemayleissopimus. 2006. Tasavallan presidentin asetus Eurooppalaisen maisemayleissopimuksen voimaansaattamisesta sekä yleissopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta annetun lain voimaantulosta. 14/2006. <http://www.finlex.fi/fi/sopimukset/sopsteksti/2006/20060014> (Painettu versio Koskinen, Mervi (toim.): *Eurooppalainen maisemayleissopimus*. Ympäristöministeriö. Museovirasto. Euroopan neuvosto. 2008.)

Kulttuuriympäristöstrategia 2014–2020. Valtioneuvoston periaatepäätös 20.3.2014. Opetus- ja kulttuuriministeriö ja Ympäristöministeriö. Helsinki 2014. https://helda.helsinki.fi/bitstream/handle/10138/43197/Kulttuuriymp%C3%A4rist%C3%B6strategia_2014.pdf?sequence=1

LaRS 2010. Laki rakennusperinnön suojelemiseksi 4.6.2010/498. <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2010/20100498>

Maantielaki 2005, 23.6.2005/503. <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2005/20050503>

MRL 1999. Maankäyttö- ja rakennuslaki 5.2.1999/132. <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1999/19990132#L18P128>

MML 1963. Muinaismuistolaki 295/1963. <http://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/1963/19630295>

Kirjallisuus

Bond, Stephen & Worthing, Derek: *Managing built heritage. The role of cultural values and significance*. John Wiley & Sons 2016. United Kingdom. Second Edition. 2016.

Dietze-Schirdewahn, Annegreth: *The Dynamic Relationship between Culture and Nature: The Management of Historic Parks and Gardens*. Teoksessa Mälkki, Mikko &

Schmidt-Thomé, Kaisa: *Integrating aims. Built Heritage in social and economic development*. Aalto University. Espoo. 2010.

Enqvist, Johanna: *Suojellut muistot. Arkeologisen perinnön hallinnan kieli, käsitteet ja ideologia*. Helsingin yliopisto. Humanistinen tiedekunta, arkeologia. Väitöstudium. 2016. <https://helda.helsinki.fi/bitstream/handle/10138/162811/SUOJELLU.pdf?sequence=1>

Ettanen, Saija: *Kiinteistö- ja tilusrakenteen muutokset maaseudun kulttuurimaiseman muokkaajina*. Aalto-yliopisto. Maankäyttötieteiden laitos. Väitöstudium. 2014.

Haavisto, Timo: *Riitelyä ja rasituksia –maanomistajat tienrakentajina*. Teoksessa Maso- nen, Jaakko ym. (toim.): *Soraa, työtä, hevosia. Tiet, liikenne ja yhteiskunta 1860-1945*. Tielaitos. Helsinki. 1999.

Hautamäki, Ranja: *Kartanot kaupungissa. Helsingin kartanoympäristöjen kaupunki- maistuminen, säilyttäminen ja yhteensovittaminen kaupunkirakenteessa*. Aalto-yli- opisto. Väitöstudium. 2016. <https://aaltodoc.aalto.fi/handle/123456789/19504>

Helkama, Klaus: *Suomalaiset arvot. Mikä meille on oikeasti tärkeää?* Suomalaisen Kirjalli- suuden Seura. Helsinki. 2015.

Herva, Vesa-Pekka: *Kulttuurien ja ympäristön vuorovaikutus*. Teoksessa Halinen, Petri & Immonen, Visa & Lavento, Mika & Mikkola, Terhi & Siiräinen, Ari & Uni, Pirjo: *Johda- tus arkeologiaan*. Gaudeamus Helsinki University Press. Helsinki. 2008.

Häyrynen, Maunu & Immonen, Olli: *Maiseman arvo[s]tus*. Kansainvälinen soveltavan estetiikan instituutti. Lahti. 1996.

Jaatinen, Martti: *Tie suomalaisessa maisemassa*. WSOY. Porvoo. 1967.

Jaskanen, Timo: *Onko kaikki suojeltava – ja miten?* Teoksessa Putkonen, Lauri (toim.): *asiasta². Kirjoituksia restauroinnista ja rakennussuojelusta*. Museovirasto. Rakennus- tieto Oy. Helsinki. 2011.

Karhunen, Eeva: *Porin Kuudennen osan tarinoista rakennettu kulttuuriperintö*. Turun yliopisto. Väitöstudium. 2014. [http://www.doria.fi/bitstream/han- dle/10024/96746/C379_lowres.pdf?sequence=2](http://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/96746/C379_lowres.pdf?sequence=2)

Karhunen, Eeva: *Rakennusperintö ja arjen arvot. Nylundin yleinen sauna aineettomana kulttuuriperintönä*. Teoksessa Tuomi-Nikula, Outi & Haanpää, Riina & Kivilaakso, Aura (toim.): *Mitä on kulttuuriperintö?* SKS. Helsinki. 2013.

Karjalainen, Pauli Tapani: *Kolme näkökulmaa maisemaan*. Teoksessa Häyrynen, Maunu & Immonen, Olli: *Maiseman arvo[s]tus*. Kansainvälinen soveltavan estetiikan insti- tuutti. Lahti. 1996.

Kilpelä, Niina: *Arvorakennuksen arvo*. Teoksessa Putkonen, Lauri (toim.): *asiasta². Kir- joituksia restauroinnista ja rakennussuojelusta*. Museovirasto. Rakennustieto Oy. Hel- sinki. 2011.

Kivilaakso, Aura: *Arvokeskustelua elämän ja suojelun ympäristöissä. Kulttuuriset elinkaaret rakennusperinnön arvon muuttajina Puu-Käpylässä ja Pihlajaniemessä*. Teoksessa Tuomi-Nikula, Outi & Haanpää, Riina & Kivilaakso, Aura (toim.): *Mitä on kulttuuriperintö?* SKS. Helsinki. 2013.

Kivilaakso, Aura: *Suojelevat sanat. Puu-Käpylän kaavoituskiista esimerkkinä vaikuttavasta kulttuuriympäristön asiantuntijaviestinnästä*. Turun yliopisto. Väitöstutkimus. 2017. <http://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/134585/AnnalesC435Kivilaakso.pdf?sequence=2>

Laitinen, Erkki: *Keski-Suomen teillä : Keski-Suomen tiepiiri 50 vuotta*. Tielaitos. Jyväskylä. 1997.

Lavento, Mika: *Arkeologian määritelmät*. Teoksessa Halinen, Petri & Immonen, Visa & Lavento, Mika & Mikkola, Terhi & Siiräinen, Ari & Uni, Pirjo: *Johdatus arkeologiaan*. Gaudeamus Helsinki University Press. Helsinki. 2008.

Liikennevirasto: *Viherrakentaminen ja –hoito tieympäristössä*. Liikennevirasto. Helsinki. 2014.

Lowenthal, David: *The Past is a Foreign Country*. Cambridge University Press. Cambridge. 1985.

Nenonen, Marko: *Kirkkotieltä Ruumistielle*. Teoksessa Mauranen, Tapani (toim.): *Maata, jäätä, kulkijoita. Tie, liikenne ja yhteiskunta ennen vuotta 1860*. Tielaitos, Helsinki. 1999.

Niukkanen, Marianna: *Historiallisen ajan kiinteät muinaisjäännökset. Tunnistaminen ja suojelu*. Museoviraston rakennushistorian osaston oppaita ja ohjeita 3. Museovirasto, rakennushistorian osasto. Helsinki. 2009.

Mattinen, Maire: *Aika merkitsee*. Teoksessa Kovanen, Kirsi & Ehrström, Margaretha & Häyrynen, Maunu & Vepsä, Marjo & Kivilaakso, Aura: *Rakennussuojelu ajassa. Pohdintoja rakennetun ympäristön suojelusta*. Helsinki. ICOMOSin Suomen osasto ry. 2014.

Mökkönen, Teemu: *Arkeologia, historialliset kartat ja paikkatieto*. Helsingin yliopisto, Kulttuurien tutkimuksen laitos, Arkeologia. Lisensiaatintyö. 2008.

Mökkönen, Teemu: *Historiallinen paikkatieto. Digitaalisen paikkatiedon tuottaminen historiallisista kartoista*. Ympäristöministeriö. Helsinki. 2006. https://helda.helsinki.fi/bitstream/handle/10138/38805/SY34_2006_Historiallinen_paikkatieto.pdf?sequence=1

Puromies, Laura: *Hyvät löylyt! Aistit, tunteet ja estetiikka näkökulmina saunaan*. Teoksessa Tuomi-Nikula, Outi & Haanpää, Riina & Kivilaakso, Aura (toim.): *Mitä on kulttuuriperintö?* SKS. Helsinki. 2013.

Qviström, Mattias: *Vägar till landskapet. Om vägars tidrumsliga egenskaper som utgångspunkt för landskapsstudier*. Swedish University of Agricultural Sciences. Doctoral thesis. 2003.

Rahkonen, Oula: *Tien päällä. Uudenmaan kulttuurihistoriallisesti arvokkaat tiet ja reitit*. Uudenmaan liitto. Helsinki. 2014. http://www.uudenmaanliitto.fi/files/14893/Tien-paalla_Uudenmaan_kulttuurihistoriallisesti_arvokkaat_tiet_ja_reitit.pdf

Rahola, Ulla: *Tyhjä tila*. Teoksessa Putkonen, Lauri (toim.): *asiasta². Kirjoituksia restauroinnista ja rakennussuojelusta*. Museovirasto. Rakennustieto Oy. Helsinki. 2011.

Raivo, Petri: *Historialliset maisemat ja maantieteellinen muisti. Näkökulmia sotahistorian sijainnilliseen representaatioon*. Teoksessa Mäntysalo, Raine (toim.): *Paikan heijastuksia. Ihmisen ympäristösuhteen tutkimus ja representation käsite*. Oulun yliopisto. 2004.

Raivo, Petri: *Kulttuurimaisema. Alue, näkymä vai tapa nähdä*. Teoksessa Haarni, Tuukka & Karvinen, Marko & Koskela, Hille & Tani, Sipa (toim.): *Tila, paikka ja maisema. Tutkimusretkiä uuteen maantieteeseen*. Vastapaino. Tampere. 1997.

Raivo, Petri: *Maiseman kulttuurinen transformaatio. Ortodoksinen kirkko suomalaisessa maisemassa*. Oulun yliopisto. Oulu. 1996.

Reitit, raitit ja polut. Asukaskyselyn tuloksia 2016. Espoon yleiskaavayksikkö. 2016. <http://www.espoo.fi/download/noname/%7BE0596F4C-2B3F-4504-9A71-BFB1EAA3B505%7D/96016>

Ryden, Kent C.: *Mapping the invisible landscape. Folklore, writing, and the Sense of Place*. University of Iowa press. Iowa City. 1993.

Rönkkö, Emilia: *Kulttuuriympäristöselvitykset. Tieto, taito ja ymmärrys maaseudun maankäytön suunnittelussa*. Oulun yliopisto. Oulu. Väitöstutkimus. 2012.

Saarikangas, Kirsi: *Asuinmaiseman moninaiset muistot*. Teoksessa Heinänen, Seija & von Bonsdorff, Pauline & Kaukio, Virpi (toim.): *Tunne maisema*. Maahenki. Helsinki. 2011.

Saarinén, Samuli: *Suomalaisen kaupunkimaiseman valtakunnalliset erityiskysymykset – esimerkkinä Turun kansallinen kaupunkipuisto- hanke*. Pro gradututkielma. Turun yliopisto. 2008.

Sairinen, Rauno; Heikkinen, Timo; Manninen, Rikhard: *Kaupunkiympäristön muutoksen kulttuuriset vaikutukset*. Teoksessa Häyrynen, Simo (toim.): *Kulttuurin arviointi ja vaikutusten väylät*. Cupore. Helsinki. 2005.

Salastie, Riitta: *Arjen tila – rakennussuojelun näkymätön Elina?* Teoksessa Putkonen, Lauri (toim.): *asiasta². Kirjoituksia restauroinnista ja rakennussuojelusta*. Museovirasto. Rakennustieto Oy. Helsinki. 2011.

Seppälä, Sirkka-Liisa: *Rapola – maiseman arkeologiaa*. Teoksessa Vuorinen, Juha-Matti (toim.): *Maiseman arkeologiaa*. Suomen arkeologinen seura. Turku. 1998.

Sivula, Anna: *Puuvillatehtaasta muistin paikaksi. Teollisen kulttuuriperintöprosessin jäljillä*. Teoksessa Tuomi-Niukula, Outi & Haanpää, Riina & Kivilaakso, Aura (toim.): *Mitä on kulttuuriperintö?* SKS. Helsinki. 2013.

Storhammar, Esa & Tohmo, Timo: *The Nexus between Culture and Economics. Culture as a Contributory Factor in the Competitiveness of Region*. Teoksessa Mälkki, Mikko & Schmidt-Thomé, Kaisa: *Integrating aims. Built Heritage in social and economic development*. Aalto University. Espoo. 2010.

Suhonen, Veli-Pekka: *Historialliset tiet. Ohje 2017*. Museovirasto. Helsinki. 2017.

<http://www.nba.fi/fi/File/3334/historialliset-tiet-ohje-2017.pdf>

Suonpää, Mika: *Kulttuuriperintö-käsite ja sen käyttö Britannian poliittisessa keskustelussa*. Teoksessa Tuomi-Niukula, Outi & Haanpää, Riina & Kivilaakso, Aura (toim.): *Mitä on kulttuuriperintö?* SKS. Helsinki. 2013.

Tani, Sirpa: *Maantiede ja kuvien todellisuus*. Teoksessa Haarni, Tuukka & Karvinen, Marko & Koskela, Hille & Tani, Sipa (toim.): *Tila, paikka ja maisema. Tutkimusretkiä uuteen maantieteeseen*. Vastapaino. Tampere. 1997.

Tilley, Christopher: *A phenomenology of landscape. Places, Paths and Monuments*. Berg Publishers. Oxford. 1994.

Von Bonsdorff, Pauline: *Maiseman esteettinen tulkinta ja arvottaminen*. Teoksessa Häyrynen, Maunu & Immonen, Olli: *Maiseman arvo[s]tus*. Kansainvälinen soveltavan estetiikan instituutti. Lahti. 1996.

Vuojala, Petri: *Paradokseja. Ajatuksia arvoista ja arvojen arvotuksesta restauroinnissa*. Teoksessa Kovanen, Kirsi & Ehrström, Margaretha & Häyrynen, Maunu & Vepsä, Marjo & Kivilaakso, Aura: *Rakennussuojelu ajassa. Pohdintoja rakennetun ympäristön suojelusta*. ICOMOSin Suomen osasto ry. Helsinki. 2014.

Wäre, Ritva: *Viime hetken dynamiikkaa 1960-luvulla*. Teoksessa Putkonen, Lauri (toim.): *asiasta². Kirjoituksia restauroinnista ja rakennussuojelusta*. Museovirasto. Rakennustieto Oy. Helsinki. 2011.